CACYA

12



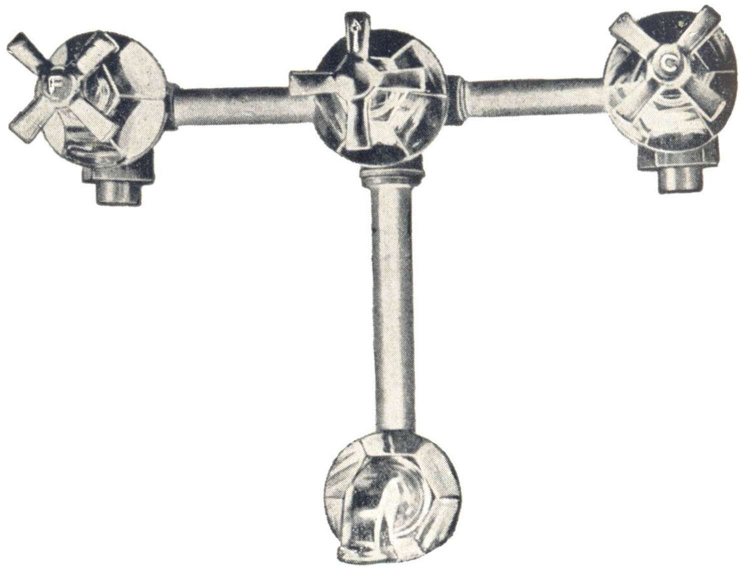
Buenos Aires, Diciembre de 1941
Año XV Núm. 175

La Revista del Centro de Arquitectos Constructores de obras y Anexos

ESTA MARCA SIGNIFICA CALIDAD







"L. U." Es la marca de prestigio que ampara y garantiza la calidad de los accesorios para Baño **"L. U."** que ofrecen un servicio eficaz y larga duración. Las fases prácticas de la fabricación, los materiales seleccionados y la alta precisión del trabajo, contribuyen a producir accesorios con repuestos garantizados, que prolongan la vida de una instalación y logran dar un provecho constante. Por eso, el arquitecto que asegura en sus proyectos la instalación de accesorios **"L. U."** asegura también un propietario satisfecho para siempre, prestigiando así su fama.

ACCESORIOS MODERNOS · PARA INSTALACIONES SANITARIAS · LU

INDUSTRIA ARGENTINA DE CALIDAD

S. A. Fundición y Talleres **"LA UNION"** Buenos Aires

ESTAN EN VENTA EN LAS MEJORES CASAS DEL RAMO

CACYA

La Revista del Centro de Arquitectos Constructores de obras y Anexos



Sumario

Año XV — Buenos Aires, Diciembre de 1941 — Nº 175

Oficinas
Cangallo 521 — U.T. 33 Av. 8864

Director
Arq. Luis Conord

Editor
Luis A. Romero

Precio de suscripción anual:

Capital Federal	$ 5.—	m|n.
Provincias	„ 5.—	„
Extranjero	„ 6.—	„

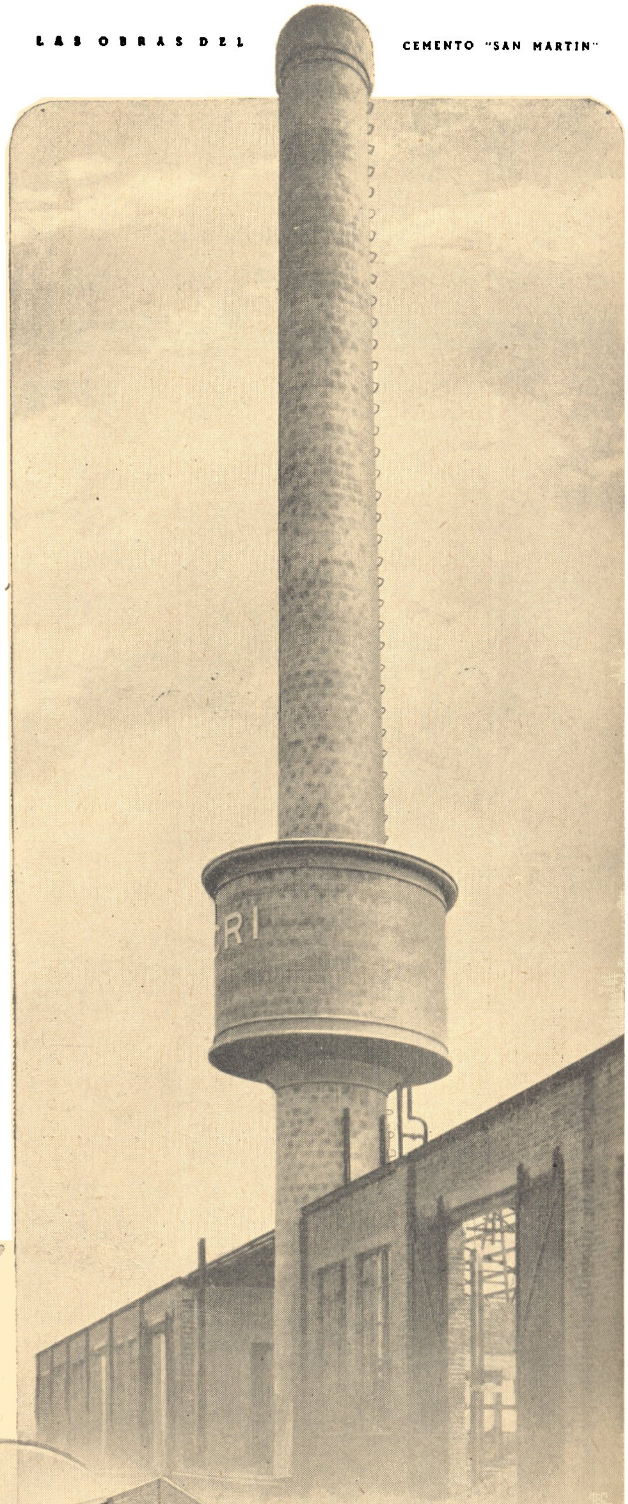
NUMEROS SUELTOS

Del mes de aparición	$ 0.50
De mes atrasado	„ 0.60

CONCESIONARIOS DE VENTA
Capital Federal:
Sr. Felipe Terán.
Interior y Extranjero:
El Distribuidor Americano, Reconquista 972, Buenos Aires, U. T. 31 Retiro 9458.

La Dirección no mantiene correspondencia sobre los trabajos no solicitados para la publicación ni se responsabiliza de los mismos.

CORREO ARGENTINO
TARIFA REDUCIDA
CONCESION Nº 104
FRANQUEO PAGADO



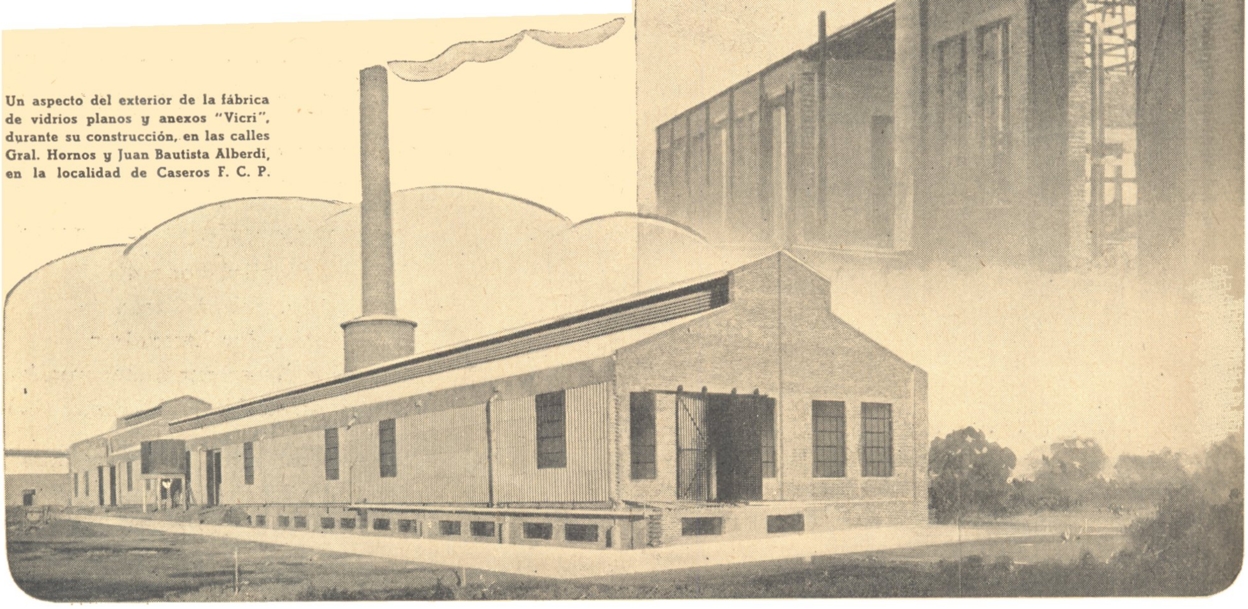
CHIMENEA-TANQUE

DE BLOQUES DE HORMIGON

LA fotografía que ilustra esta página muestra la chimenea con tanque, construída íntegramente con bloques de hormigón, en la fábrica de vidrios planos "Vicri", ubicada en Caseros F. C. P. Los bloques se moldean en el lugar de la obra y se les coloca, trabándoseles con varillas y llenando luego con hormigón las partes huecas. La altura total de esta chimenea es de 36 metros y el diámetro en la base es de 2.45 metros, reduciéndose progresivamente hasta 1.80 metros en su parte superior. A una altura 11.50 metros se ha construído en la chimenea un tanque de bloques de hormigón, cuya capacidad es de 60.000 litros de agua. Esta importante obra ha sido construída íntegramente con cemento "San Martín", por la firma E. Reiser y Cía, Sdad. de Resp. Ltda.

COMPAÑIA ARGENTINA DE CEMENTO PORTLAND

RECONQUISTA 46 - BUENOS AIRES • SARMIENTO 991 - ROSARIO



Un aspecto del exterior de la fábrica de vidrios planos y anexos "Vicri", durante su construcción, en las calles Gral. Hornos y Juan Bautista Alberdi, en la localidad de Caseros F. C. P.

Amigo Lector:

Como ha ocurrido en todos los órdenes de actividades, el estallido del conflicto bélico europeo creó serios problemas a todas las empresas editoriales del continente, siendo el más grave de ellos la escasez y, por ende, el encarecimiento del papel europeo destinado a la impresión de revistas. A medida que la guerra se extendía, las importaciones de ese material han ido restringiéndose, hasta cesar por completo en los meses últimos, dependiendo exclusivamente, en la actualidad, para nuestro aprovisionamiento, de las fábricas canadienses y norteamericanas; la reducción en los medios de transporte, la elevación de los fletes, y otras circunstancias que sería largo enumerar, determinan que tampoco aquellas fuentes de producción puedan suministrar las cuantiosas cantidades que requiere el mercado argentino. De ello, que nos sea imposible, desde hace meses, presentar nuestra Revista de modo uniforme, ya que nos vemos obligados a adquirir el papel de que se dispone en plaza, en el momento de imprimirla, sea grueso o delgado, blanco u oscuro, áspero o satinado. Cabe hacer notar que, pese a la inferior calidad de la mercancía, el precio de ésta se ha elevado en un cien por cien, y amenaza subir más aún en los próximos meses.

Igual cosa ha ocurrido con el cinc y los productos químicos destinados a la confección de grabados, alambre de encuadernar, tintas finas y, en una palabra, con todos los elementos necesarios para la edición de libros y revistas.

Por si estas dificultades fuesen pocas, los obreros fotograbadores se hallan en huelga desde hace casi un mes, imposibilitando a los editores de obtener **clisés** para la reproducción de fotografías, dibujos, etc., ya que solo trabaja el personal de las editoriales que cuentan con talleres propios.

Ante tal situación, y no existiendo perspectiva de una solución inmediata de ese conflicto, hemos preferido poner en circulación este número de CACYA, que adolece de serias deficiencias por la causa indicada, a postergar su salida para una fecha que resultaba imposible prever.

Pedimos, pues, disculpas, por el pobre contenido de esta edición, que trataremos de compensar en el número próximo, ofreciendo una cantidad de material gráfico muy superior a la acostumbrada, y esmerándonos en la selección de los proyectos.

LAS CIUDADES NORTEAMERICANAS

Nuevas posibilidades implican nuevas responsabilidades

Por KONRAD WITTMAN.

En una investigación de las cualidades típicas de las ciudades americanas, la admiración y el desagrado surgen una al lado del otro. Nadie se atrevería a negar sus magníficos exponentes pero también sería imposible no observar las contradicciones que malogran su efecto. Bellas estructuras son perjudicadas por una perspectiva desfavorable; grandes edificios bien ornamentados aparecen junto a construcciones de renta de ínfima categoría y calles importantes como la 5ª Avenida de Nueva York afrecen el espectáculo desagradable de constantes modificaciones. La línea del horizonte, por impresionante que sea, es más el resultado de una concepción predeterminada. Alguien comparó el horizonte de muchas ciudades americanas como un peine que perdió algunos de sus dientes. Y no le faltaba razón.

La obra del arquitecto está impregnada de desánimo y de resignación. Inmenso trabajo debido a excelentes proyectistas se extiende a lo largo de las calles sin lograr adquirir la importancia que le corresponde. Edificios que en Europa dominarían una ciudad y atraerían las miradas y la admiración aparecen incrustados entre otros sin ningún valor que profanan su belleza. Hermosas iglesias enclavadas en enormes bloques de edificios comerciales desperdician su belleza sin lograr hacerse notar. Hasta una verdadera maravilla mundial como el State Empire Building se codea con propiedades insignificantes en una manzana común. Mucho talento y admirables decoraciones pasan desapercibidas con evidente perjuicio para el arquitecto a quien se priva del prestigio que debía depararle el conocimiento de sus trabajos. Nadie osaría exponer las pinturas de una colección de arte en un orden tan absurdo como este en que las casas se empotran unas sobre otras en una calle.

¡Cuánto más ricas en valores son las pequeñas y viejas ciudades europeas de adecuada zonificación y cuidadosa distribución de los elementos arquitectónicos! Los arquitectos europeos procuran un mejor marco para sus creaciones y pueden planear estas para efectos más duraderos. El tablero de bloques preferido en la mayoría de las ciudades americanas es una de las razones que determinan que esas ciudades sean tan pobres en bellezas arquitecturales, puesto que fatalmente limita la inspiración del proyectista. Ese tablero es de pésimo efecto hasta para el sistema de tráfico y todas las avenidas y caminos que ahora se construyen con enormes gastos dentro y en los alrededores de las ciudades constituyen una prueba de que estas son inadecuadas para el tráfico moderno. Los trazados futuros habrán de considerar una disposición más flexible de las actuales calles largas y estrechas para dar resalte a las líneas de la arquitectura americana.

El aprovechamiento excesivo del espacio máximo en las construcciones hace que sean rarísimas las plazas en el centro de las ciudades, pese a que esos espacios libres con o sin arboleda constituyen en cualquier latitud los puntos salientes de una ciudad en que la arquitectura monumental puede ser más adecuadamente desarrollada, constituyendo los lugares principales de las actividades públicas y proporcionando las más atrayentes perspectivas.

Las ciudades y países europeos conservan más distintamente sus caracteres nacionales, formados, no solo por su situación topográfica sino por los fundamentos de su tradición y ningún arquitecto con sensibilidad artística puede subestimar sus influencias estimulantes. Conscientemente o nó aquellas ciudades se han formado y desenvuelto casi como un organismo artístico; las americanas en cambio, que no tuvieron la fortuna de poseer un núcleo determinante crecieron en desorden y crecen todavía sin la debida consideración para los valores arquitectónicos. La especialización avanzada al extremo y desarrollada aisladamente ha demostrado resultar en extremo nociva al dividir actividades y cosas que deberían ser consideradas como una unidad; se ha demostrado además que tal especialización excesiva es sumamente desventajosa para la profesión del arquitecto a quien hace abandonar lo que debería dominar y mantener entrelazado en beneficio de la unidad y la serenidad que requiere la expresión artística. La interpretación in-

teóricas ni sueños para el porvenir. En Norte América está el principio de un enorme desenvolvimiento técnico, político y económico; el gasto de millones y millones de dólares para la defensa —expansión, restablecimiento de fábricas, construcción de carreteras militares, construcciones para la defensa aérea— constituyen problemas actuales cuyas consecuencias lógicas son la alteración del conjunto de las ciudades y una nueva orientación del planeamiento urbano. El gasto de sumas fabulosas de la fortuna nacional pra los preparativos de defensa puede considerarse un mal necesario; está en manos del arquitecto y es, sin duda, uno de sus deberes hacer de ese mal inevitable una construcción de valores culturales.

Si ya hubo en algún tiempo una oportunidad propicia para trazar programas y encarar con imaginación los aspectos futuros de este país, esa oportunidad se nos brinda ahora de nuevo y debemos aprovecharla.

Los arquitectos en Europa ya se preocupan hoy por el trazado de tales programas, aún cuando discrepen, como es natural, en cuanto a los medios técnicos y artísticos con que deben realizarse.

Sociólogos y economistas coinciden en la idea básica de que tales programas deben proporcionar una máxima seguridad social para todos y el afianzamiento de nuestros métodos de vida democrática. Los urbanistas y los arquitectos deben dar cuerpo y expresión a esas ideas, si es verdad que la arquitectura ha de representar el espíritu de su tiempo. Ni títulos de propiedad ni leyes absolutas pueden conspirar contra el derecho de cada individuo a un lugar más iluminado y más sano para vivir.

En numerosas discusiones entre arquitectos y en artículos y notas de revistas, encontramos en los últimos años muchas actitudes de resignación y hasta desesperanza en lo que se refiere a una mejora de la profesión de arquitecto, no dejando entrever tampoco muy favorables perspectivas las noticias que tenemos acerca de la colaboración de los arquitectos en el programa de defensa. Sería absolutamente necesario, no obstante, que nuestros colegas reclamasen y tomasen para sí la responsabilidad de todas las nuevas estructuras relacionadas con dicho plan, ya que la misión de la arquitectura es dar forma a todo nuestro mundo visible.

La corriente centrípeta de acumulación que ahora sufren las ciudades será sustituída por una onda de expansión en sentido contrario en forma de poblaciones satélites serpenteando a través del campo abierto. El desarrollo del tránsito a motor torna posible —y la amenaza de guerra aérea apresura— lo que los sociólogos e higienistas han estado exigiendo desde hace tanto tiempo. Tiene razón el arquitecto para sentirse satisfecho si la fuerza de las circunstancias remueve muchos obstáculos de una real omnipotencia de estado o de pensamiento especulador que hasta ahora venían perturbando sus planos.

Tan rápida ha sido la expansión de las ciudades americanas que quizás no se dispuso siempre del tiempo necesario para considerar los problemas estéticos. Esto puede ser una disculpa para muchas fallas pero hoy nos hallamos enormemente mejor preparados para asumir nuevas responsabilidades. Tenemos una concepción mucho más clara de los principios arquitectónicos de la que teníamos veinte años atrás; la profesión tiene también una visión mejor de la función y economía del plano y es de esperar que no continuará por más tiempo en la "torre de marfil" de una belleza prestada.

Con todo, el peligro de seguir erigiendo almenados castillos medioevales destinados a arsenales y edificios de tipo colonial para fábricas no está aún conjurado. En la última década se han construído en este país más edificios góticos de los que quizás se erigieran en Europa en todo el siglo XV. Mayor número de columnas de madera, de hormigón y de hierro fundido han sido empleadas en los modelos griegos y coloniales construídos por nosotros en los últimos veinte años que en los periodos florecientes de los tiempos clásicos.

La antítesis entre la vida moderna y las concepciones más queridas de los valores culturales domina aún en muchos aspectos de la vida norteamericana y especialmente de su arquitectura.

fecunda del plano urbano como una mera disposición de calles y un sistema de canales de tránsito estranguló los derechos y las posibilidades de las intenciones arquitectónicas.

Un conglomerado de casas, aún tratándose de casas bien proyectadas, nunca resultará satisfactorio si cada una de aquellas ha sido construída sin tomar para nada en cuenta características de sus aledañas o tratando más bien de sobrepujarlas. La armonía en arquitectura es el resultado de un orden o subordinación a una concepción de la disciplina artística. Las ciudades americanas reflejan realmente el arrebato americano por hacer uso desmedido de las libertades civiles.

La democracia ha sido definida como la libertad reglamentada por la ley y la libertad es aparentemente también el principal motivo de las representaciones arquitectónicas. Si deseamos alcanzar un tipo más alto de arquitectura y una presentación más agradable del conjunto de nuestras ciudades, debemos aceptar la necesidad de deberes comunes correspondientes a una reglamentación de la libertad, lo que significa un planeamiento de ciudades hecho por arquitectos e idealizado dentro de un orden estructural, como una realización de los más bellos esfuerzos de nuestra cultura social. El trazado de ciudades no es solamente una cuestión de mera técnica sino que constituye también una labor cultural y política en el más amplio sentido. Esta interpretación abre un campo inmenso para las actividades del arquitecto y le suministra un tema de efectiva grandeza.

En los tiempos actuales se ha popularizado una palabra que se ofrece como una mágica solución a todos los problemas: standardización. Sucede sin embargo que, con el tiempo la standardización ahoga la inventiva y deja a los obreros sin trabajo, siendo dudoso por otra parte que constituya una solución eficaz en todas las circunstancias. Los valores creados por el ser humano, en su totalidad se basan en una multitud de creaciones y variaciones, como la belleza de los templos medioevales que finca en una animada variedad de sus formas y nó en su repetición uniforme.

Standardización y producicón en masa están muy bien para piezas de maquinarias y utensilios, cepillos de dientes y automóviles, pero tratándose de edificios la cosa es muy distinta. Sumamente útil para objetos vulgares y en pequeñas cantidades, la standardización resulta enfadosa y cansadora en la producción en serie y en gran escala con que sueñan los contratistas especuladores; ella no beneficia ni al arquitecto ni a la cultura arquitectónica. La casa prefabricada o standardizada es el primer paso de una declinación que tiende, finalmente, a eliminar al arquitecto como cosa superflua. En la actualidad ya hemos standardizado casas de departamentos, almacenes y estaciones de servicio; el próximo paso se referirá a las escuelas, cuarteles, estaciones ferroviarias y hasta iglesias. ¡Lástima que donde existen, como entre nosotros, tan grandes reservas de habilidad creadora se incurra en el error de no querer utilizarla! Los honorarios de los arquitectos por la confección de planos individuales resultan ínfimos en realidad, comparados con las ventajas económicas de una mayor distribución del trabajo.

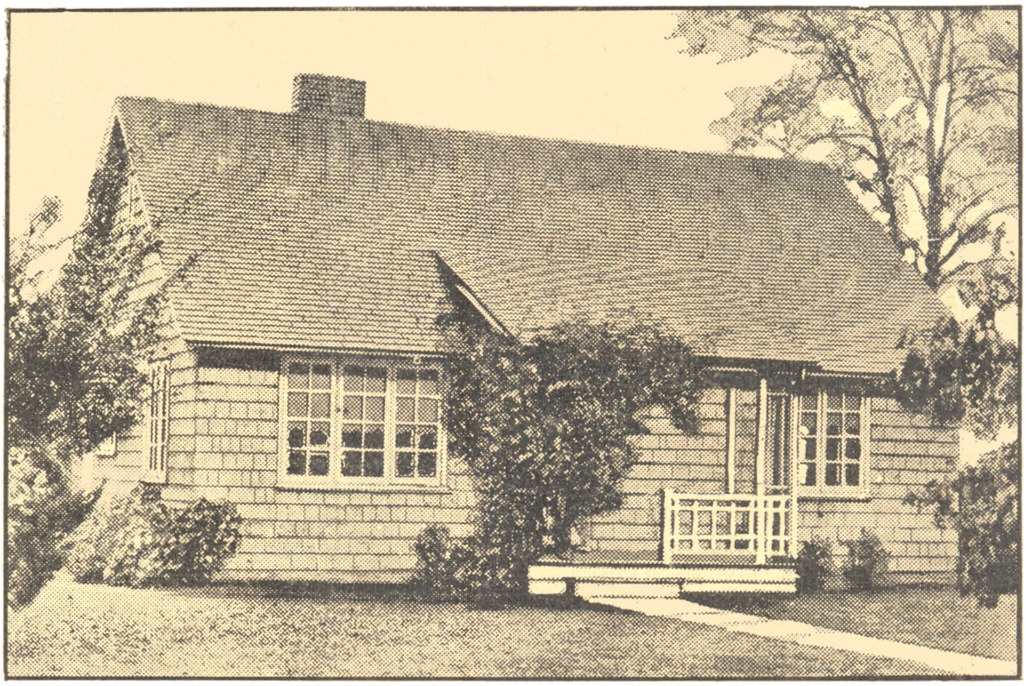
El descubrimiento de los aspectos individuales que caracterizan las ciudades y hasta los villorrios de Europa es uno de los motivos que hacen tan encantador un viaje por aquel Continente. Los observadores atentos, hallarán diferencias hasta entre dos localidades vecinas. Las ciudades americanas no son tan ricas en esos valores individuales y la enorme inundación de arquitectura fabricada que padecen ha contribuido muchísimo para borrar los trazos de relativa originalidad, que tal vez existan un siglo atrás.

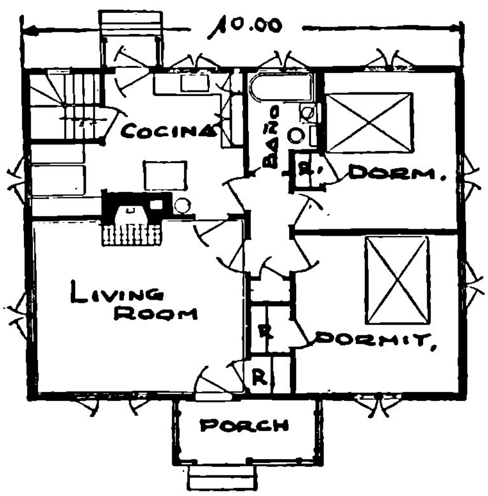
El arquitecto europeo ha tenido en todos los tiempos una doble responsabilidad: para con su cliente y para consigo mismo; si es verdad que al trazar una nueva y valiosa piedra para el mosaico vivo de una ciudad realiza un experimento, también es intérprete de una tradición aplicada a las ideas modernas y a las necesidades prácticas. Su sometimineto a ciertas limitaciones de la libertad individual, ofrécele la compensación de saber que su trabajo será respetado en su concepción por los futuros edificios vecinos.

Los modelos y tipos regionales de arquitectura debían ser cultivados y respetados mucho más de lo que hoy lo son entre nosotros. La uniformidad de la producción en masa amenaza la vitalidad de la expresión y por ello debieran hacerse todos los esfuerzos posibles para fijar y preservar, con una amplia mirada en el futuro, las características regionales.

Estas observaciones no son meras charlas

CASA PARA CORTA FAMILIA





Arquitecto

HENRY SMALL

ACCIDENTES DEL TRABAJO

Modificóse el Decreto Reglamentario de la Ley respectiva

El Ministro del Interior dió a conocer un decreto del Poder Ejecutivo por el cual se introducen diversas reformas al suscripto con fecha 14 de enero de 1916, reglamentario de la ley número 9688, sobre accidentes del trabajo. En primer término se modifica el artículo 21 de ese decreto en la siguiente forma:

Al registrarse un accidente del trabajo el patrono u obrero denunciante hará constar todos y cada uno de los datos contenidos en un formulario especial. La denuncia será formulada por duplicado y la autoridad que la reciba cuidará de remitir ambos ejemplares al Departamento Nacional del Trabajo.

Se agrega después, con el número 24 bis, el siguiente artículo:

La omisión o falsa declaración de cualquiera de los datos que, de acuerdo a los formularios respectivos deben contener las hojas declaratorias del accidente y de sus consecuencias, se considerará como infracción al artículo 8º de la ley 8999 y, en consecuencia, serán aplicables las multas que el mismo establece. Recibidos por el Departamento Nacional del Trabajo los formularios relativos a los accidentes se procederá a citar al interesado para que en un término perentorio proceda a subsanar las omisiones o deficiencias observadas. De no hacerlo así se procederá a aplicar la sanción oportuna.

A los párrafos del artículo 61 del reglamento en vigor —dice después el decreto— se le antepondrá el siguiente:

Al reintegrarse al trabajo el obrero accidentado, el patrono remitirá al Departamento Nacional del Trabajo una declaración por triplicado. Uno de los ejemplares de esta declaración, sellado por el Departamento, será devuelto al declarante.

Modifícase el artículo 110 del decreto de 14 de enero de 1916, reglamentario de la ley 9688, en la siguiente forma:

La Caja de Jubilaciones no admitirá depósito alguno que no vaya acompañado de la copia sellada por el Departamento Nacional del Trabajo. Al dar cuenta al Departamento Nacional del Trabajo de los depósitos que reciba en concepto de indemnización, la Caja de Jubilaciones remitirá la copia sellada a que se refiere el párrafo anterior.

Finalmente, el decreto aprueba los formularios sobre denuncias de accidentes del trabajo, en el que deberán constar las circunstancias personales del accidentado, las relativas al establecimiento donde trabaja y las circunstancias sobre el accidente.

Los fundamentos del decreto, entre otros conceptos, manifiestan que, con el fin de que puedan decidirse con pleno conocimiento de causa las cuestiones que se plantean con motivo de la aplicación o posible reforma de la ley de accidentes del trabajo, es preciso que las estadísticas de la materia sean fiel reflejo de la realidad y ofrezcan resultados verdaderamente útiles que puedan tenerse en cuenta para el perfeccionamiento de la legislación obrera, y que es conveniente ajustarse, igualmente, a las normas acordadas en la Conferencia Internacional de Estadística del Trabajo celebrada en octubre de 1923.

SUPRESION DE DISPOSICIONES DEL DECRETO REGLAMENTARIO

Por otro decreto el Poder Ejecutivo deja sin efecto los artículos 131 y 134 del mencionado decreto reglamentario de la ley de accidentes del trabajo, de acuerdo con la nota presentada a ese respecto por el Departamento Nacional del Trabajo. Esos artículos establecen la presunción de que hay culpa grave por parte de la víctima de un accidente, que exime al patrono de toda responsabilidad, cuando aquél se ha debido a la infracción de un reglamento de labor debidamente aprobado por el Departamento Nacional del Trabajo, siempre que en el momento de producirse el hecho un ejemplar con la firma del presidente de dicha repartición se encontrara en el lugar indicado por el inspector del trabajo.

Entre las consideraciones que se acompañan a este último decreto se manifiesta que, en virtud de los preceptos enunciados, basta la simple infracción a alguno de los reglamentos expresados para que deba entenderse, por ese solo hecho, que el accidente ocurrido en tales circunstancias "proviene exclusivamente de la culpa grave del obrero".

La culpa grave eximente de responsabilidad patronal —se añade—, ha sido contemplada expresamente en el artículo 4 inciso a) de la ley 9688, por cuya razón resulta evidente que es a los magistrados judiciales a quienes incumbe la función de interpretar el sentido y el alcance de esos términos, apreciación que debe ser siempre circunstancial y referida a hechos concretos, ya que la intensidad de la culpa, por la propia naturaleza de ésta, excluye la posibilidad de una calificación objetiva y preexistente a la producción de los actos que la llevan aparejada, y la regla contenida en el decreto, prácticamente, equivale a la calificación de la culpa dentro de la ley 9688, lo que supone el ejercicio de una atribución que excede la órbita de las facultades reglamentarias que corresponden al poder administrativo, ya que, en definitiva, la aplicación del principio conduce a la restricción de un concepto que hace al fondo de aquella ley y constituye la esencia del régimen establecido por la misma.

LAS ENTRADAS DE AUTOMOVILES

CONTRIBUCION A LA SOLUCION DE ESTE PROBLEMA

Por el Arq. HECTOR DIAZ MONTES

Nociones Preliminares

Por principios fundamentales de mecánica, las ruedas traseras de un automóvil al circular por trazados curvos, no podrán recorrer nunca, el mismo camino que recorrieron las delanteras.

Como las ruedas delanteras son las únicas controladas por el timón, de aquí que al circular por caminos curvos, pueda ocurrir:

Que la rueda posterior interna se salga de la vía —si el radio interno de ésta es muy grande—: o bien, que la rueda delantera externa sea la que se salga —en caso de que el radio externo de la curva sea muy pequeño.

Según sus características, en los distintos tipos de coches pueden variar: la separación de las ruedas o sea, el largo de los ejes; la distancia entre los ejes anterior y posterior; y el radio de giro de las ruedas delanteras. De aquí que, la determinación del **ancho mínimo** de una vía esté en función de estos tres factores, así como de los espacios libres internos y externos "que deben quedar previstos", a fin de dar un margen suficiente de seguridad, para que, las defensas, guardafangos, etc., puedan evolucionar fácilmente sin tropezar con los arbustos o paredes que bordeen el camino.

Los valores dados en la Tabla 1, para T. B. X responden a las necesidades de los tipos corrientes de coches para pasajeros. Si así se quisiera, pueden obtenerse las dimensiones exactas del automóvil, por los datos que facilita el fabricante y substituir estos valores en la tabla; pero se recomienda no efectuarlo, pues la entrada obtenida pudiera resultar peligrosa para otras marcas o tipos de automóvil.

Soluciones Gráficas y Objeto de las Tablas

Los distintos problemas que pueden presentarse en relación con el trazado de curvas se pueden resolver por medios gráficos, mediante diagramas geométricos, a escala, que tomen en consideración las distintas condiciones que hemos referido. Pero las tablas que acompañan este trabajo tienen por objeto facilitar, ya resuelta, toda la labor que ha sido calculada de antemano, de acuerdo con los esquemas que ilustran los grabados. La consulta de estos diagramas, dimensiones, y fórmulas, habilitarán por consiguiente al proyectista, para trazar entradas curvas de automóviles que faciliten un mínimo de seguridad, dentro del máximo de comodidades o eficiencia que permitan las condiciones del terreno.

Definiciones y Fórmulas

Radio de Giro: (X): Es el radio correspondiente a la circunferencia descrita por la rueda delantera externa del automóvil. (Este radio es variable no solamente con la marca y el tipo de coche, sino también con otros factores que se determinarán más adelante).

Radio Externo. (R): Sumando el radio de giro con el espacio libre externo (F) 1'-9" se obtiene la dimensión del radio externo. $R=X+F$.

Radio Interno. (r): Restando del radio externo el ancho mínimo (W) se obtiene el radio interno de la curva $r=R-W$.

Ancho Mínimo: $(W)=T+E+D+F$.

Divergencia entre las ruedas. —— $(D)=X \sqrt{X2-B2}$

Datos Obligados

Dentro de las caractererístcas del terreno, cualquiera de los factores R, W, o r, pueden ser, aisladamente, una de las condiciones obligadas.

Así por ejemplo:

R (radio externo), puede estar limitado por la distancia a los linderos;

W (ancho de la entrada), puede estar limitado por el espacio libre entre dos obstáculos.

r (radio interno), puede ser el radio externo de un cantero.

Dimensiones Asumidas

T. (separación de las ruedas)	= 5'-2"
B. (distancia de los ejes)	= 12'-0"
X. (radio de giro)	= 27'-0"
E. (espacio libre interno)	= 1'-3"
F. (espacio libre externo)	= 1'-9"

Nota.—Cualquier valor que se asuma para X tendrá que ser siempre mayor que el mínimo.

Substituyendo estos valores en la fórmula $R=X+F$ se obtiene que el menor radio externo práctico para una entrada curva debe ser de 28' 9", esto es: 27' 0" + 1' 9".

Los datos que aparecen en la tabla 2 contienen los resultados obtenidos substituyendo valores distintos de X en las fórmulas básicas.

Como la separación entre las ruedas traseras generalmente es mayor que la de las ruedas delanteras y esta distancia es la que se mantiene constante al circular por las curvas, su valor es el que se debe usar en la obtención de los cálculos.

Apeaderos

En trazados curvos, de acuerdo con lo que determina la teoría, resulta también prácticamente imposible colocar un automóvil exactamente paralelo al contén, sin dar marcha hacia detrás y adelante, por lo menos una vez. Fig. 2.

Sin embargo, intercalando tramos rectos entre dos curvas, ya entonces sí es posible, mediante este recurso, colocar un automóvil bastante próximo al contén o al escalón de una entrada.

Una dimensión de 22'' para uno de estos tramos rectos, se puede considerar técnicamente, como suficiente para conseguir colocar un automóvil cerca del contén y facilitar un desembarque cómodo. Véase fig. 3.

El ancho mínimo para estos apeaderos puede calcularse por la fórmula:

W = T + 2E o sea: 7' 8''.

Entradas más estrechas que esta dimensión, no son recomendables.

Curvas compuestas

En el supuesto de manejar con velocidad, las condiciones más favorables para transitar por un camino curvo las determinan la amplitud del radio y la uniformidad de la curvatura.

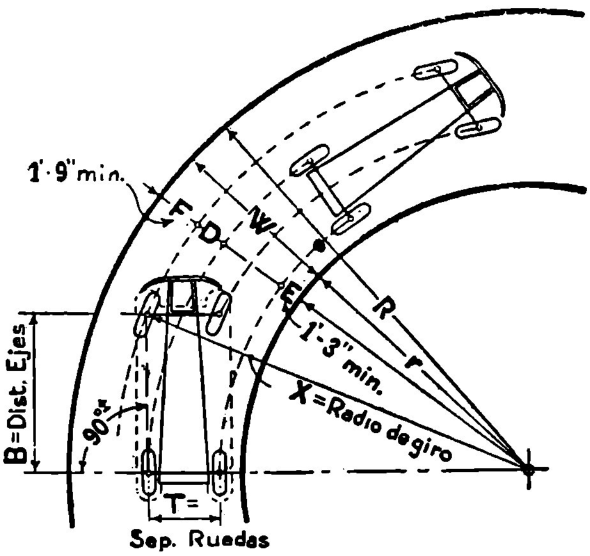
Por consiguiente, una entrada formada por curvas circulares de gran radio será teóricamente la más perfecta.

Sin embargo, como en la práctica la longitud del radio está limitada por las condiciones del terreno, de aquí la necesidad, en ocasiones, de proyectar trazados compuestos de curvas con radio grande y curvas con radio pequeño. Fig. 4.

Demás está decir, que las curvas de radio corto son las indicadas para usarlas contiguas a los apeaderos, donde la velocidad que irá tomando el vehículo es pequeña.

Vías dobles

Cuando los caminos curvos se consideran para el tránsito simultáneo de dos vehículos, debe preverse un espaciamiento mínimo para dejar libre entre los dos coches un espacio de 2'.



El proceso para determinar el ancho total de la vía, en este caso, es como sigue:

1 —Asúmase para comenzar, bien el radio interno, o bien el externo de cualquiera de las dos vías.
2 —Búsquese en la tabla 2, el ancho mínimo correspondiente a la vía que se haya elegido.
3 —Añádase o réstese el espacio libre necesario (2') y obtendremos así: el radio externo o el interno de la otra vía.
4 —Obténgase en la tabla 2, el ancho de la segunda vía.
5 —Añádase a lo anterior (4), el ancho más el espacio libre ya considerado y el resultado será el ancho total necesario.

I —Principios básicos

Los principios básicos del trazado de entradas para automóviles pueden aplicarse geométricamente siguiendo el diagrama anterior o por el uso de las fórmulas que siguen. En ambos casos el radio de giro "X" puede ser de cualquier dimensión nunca menor que el mínimum.

Tabla I.—**Dimensiones mínimas y fórmulas**

T, B y X varían con la marca del automóvil; los valores dados más abajo se adaptan a las necesidades de todos los automóviles hechos en los años 1931-36.

Dimensiones

T=separación de las ruedas: 5' 2''.
B=distancia de los ejes: 12' 0''.
X=radio de giro: 27' 0''.
E=espacio libre interno: 1' 3''.
F=espacio libre externo: 1' 9''.
Apeadero mínimo = 22' 0''.

Fórmulas

R=radio externo de la entrada X+F.

D=divergencia entre las ruedas delanteras y traseras = $X - \sqrt{X2 - B2}$.

W=ancho del camino para un radio dado =T+D+E+F

r = radio interno del camino = R — W

Nota.—X puede tener el valor que se desee siempre mayor que el mínimum.

Tabla II

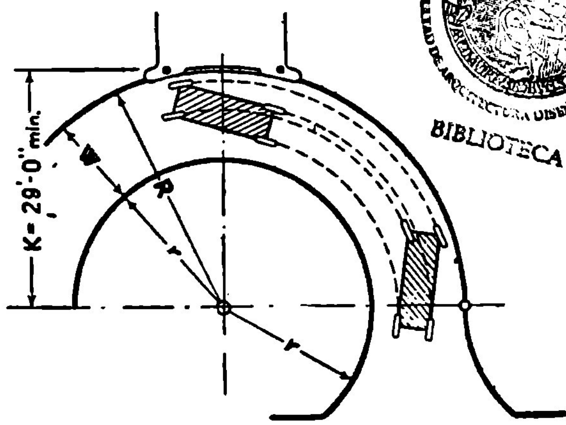
Dimensiones mínimas "tipo" para entradas curvas

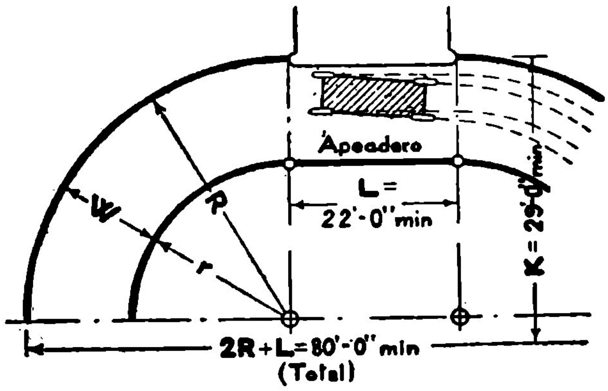
R Radio Externo.	W Ancho Mínimo.	r Radio Interno.
29'0" a 30'0"	11' 0"	18' 0" a 19' 0"
30'0" a 31'0"	10'11"	19' 1" a 20' 1"
31'0" a 32'0"	10'10"	20' 2" a 21' 2"
32'0" a 33'0"	10' 9"	21' 3" a 22' 3"
33'4" a 34'0"	10' 8"	22' 4" a 23' 4"
34'0" a 35'0"	10' 7"	23' 5" a 24' 5"
35'0" a 36'0"	10' 6"	24' 6" a 25' 6"
36'0" a 37'0"	10' 5"	25' 7" a 26' 7"
37'0" a 38'0"	10' 4"	26' 8" a 27' 8"
38'0" a 39'0"	10' 3"	27' 9" a 28' 9"
39'0" a 41'0"	10' 2"	28'10" a 30'10"
41'0" a 43'0"	10' 1"	30'11" a 32'11"
43'0" a 45'0"	10' 0"	33' 0" a 35' 0"
45'0" a 47'0"	9'11"	35' 1" a 37' 1"
47'0" a 49'0"	9'10"	37' 2" a 39' 2"
49'0" a 51'0"	9' 9"	39' 3" a 41' 3"
51'0" a 54'0"	9' 8"	41' 4" a 44' 4"
54'0" a 57'0"	9' 7"	44' 5" a 47' 5"
57'0" a 61'0"	9' 6"	47' 6" a 51' 6"
61'0" a 65'0"	9' 5"	51' 7" a 55' 7"
65'0" a 70'0"	9' 4"	55' 8" a 60' 8"
70'0" a 75'0"	9' 3"	60' 9" a 65' 9"
75'0" a 82'0"	9' 2"	65'10" a 72'10"
82'0" a 89'0"	9' 1"	72'11" a 79'11"
89'0" a 99'0"	9' 0"	80' 0" a 90' 0"
99'0" a 111'0"	8'11"	90' 1" a 102' 1"
111'0" a 126'0"	8'10"	102' 2" a 117' 2"
126'0" a 147'0"	8' 9"	117' 3" a 138' 3"
147'0" a 176'0"	8' 8"	138' 4" a 167' 4"
176'0" a 219'0"	8' 7"	167' 5" a 210' 5"
219'0" a 300'0"	8' 6"	210' 6" a 291' 6"

2.—*Curvas circulares*

Valores mínimos: R=29". W=11'0". r=18'0"

En una curva circular mínima los automóviles paran en una posición inclinada. El radio de la rampa de la línea de propiedad al contén debe ser el mismo que el radio interno de la curva.

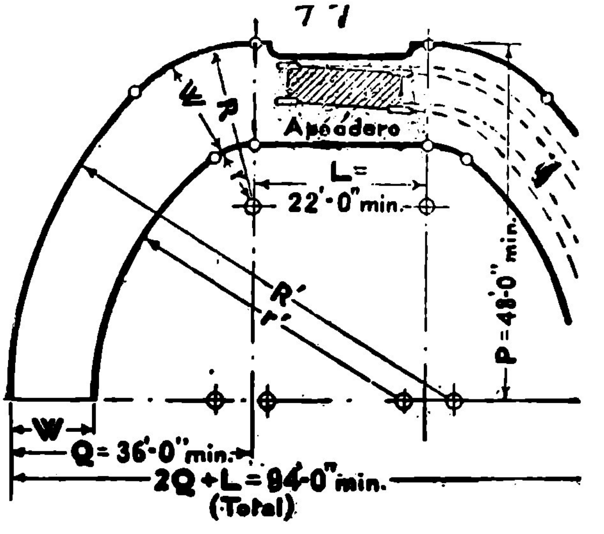


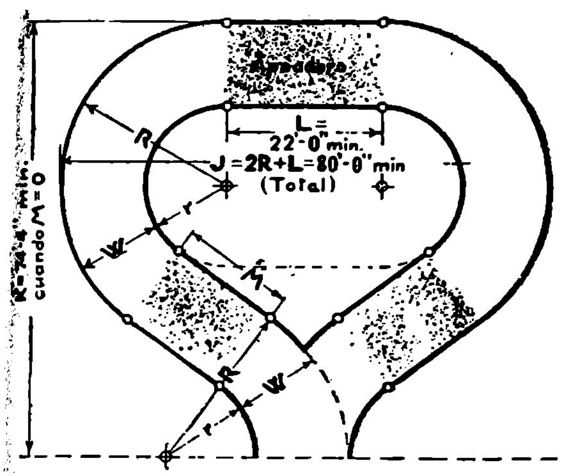


3.—Apeaderos

Valores mínimos:—R=29'0", W=11'0", r=18' 0"

La construcción de un tramo recto o apeadero frente a la entrada, disminuirá la inclinación del automóvil. A medida que se aumenta la tangente hacia fuera de la entrada se disminuye el ángulo de inclinación.





6.—TRANSICIONES.—(EASINGS).

Valores mínimos:
R = 29'0"
r = 18'0"
W = 11'0"

K	M
74'4"	0
75'0"	8'0"
76'0"	12'1"
77'0"	15'10"
78'0"	18'8"
79'0"	21'2"
80'0"	23'5"

Las transiciones o porciones tangentes en los lugares en que la curva cambia de sentido, facilitan el manejo del automóvil. Nótese que un aumento grande en la longitud de la tangente requiere solamente un pequeño aumento en la distancia total de la entrada de la casa al contén. El empleo de un apeadero disminuye la inclinación del automóvil en el lugar de parada.

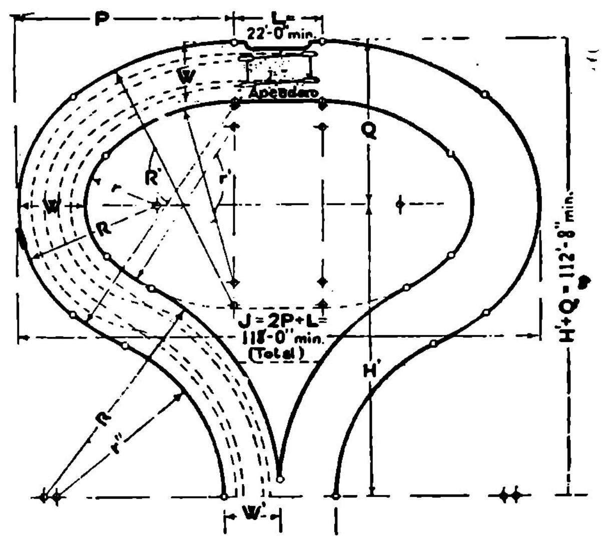
Transiciones.—(Easings)

Son porciones rectas intercaladas en los lugares en que se invierte la curvatura. Al estar colocadas en sentido diagonal a los ejes del terreno, pueden emplearse transiciones relativamente largas sin un aumento indebido del ancho o largo del terreno.

A continuación de la Fig. 6 se da una tabla para longitudes totales de la calle al apeadero (K).

Entradas elípticas

Se pueden trazar entradas elípticas, formadas por curvas compuestas, del mismo modo que se trazaron las curvas compuestas que se trataron en la Fig. 4. Las entradas de este tipo dan un máximum de comodidad pero requieren también área máxima.



7.—ENTRADAS ELIPTICAS.

Fórmulas:

$H' = \sqrt{G(2R'.2r'—G)}—(W'+r'—Q)$

en la que $G = r'+\frac{1}{2}(L—W')$

$r'' = \dfrac{g^2+h^2}{2g} — R'$ en la que

$g = R'+\frac{1}{2}(L—W')$ y $h = H'+R'—Q$

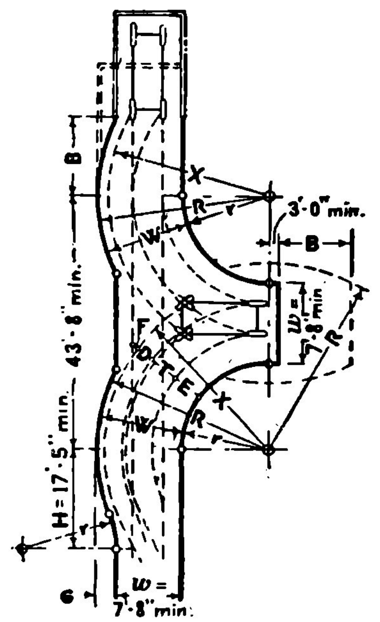
Valores mínimos:

P=48'0", R'=60'0", r=19'0".

Q=36'0", W'= 9'6", r'=44'4".

R=30'0", W=11'0", r"=49'7".

Las entradas elípticas, formadas por curvas compuestas, permiten el máximum de velocidad compatible con las facilidades para manejar y montar. En el ejemplo que se ilustra los radios cortos se han colocado lejos del apeadero lo que reduce aún más la inclinación del automóvil en el lugar de parada. Para dimensiones mayores, consúltese la Tabla III.



8.—LUGARES PARA VIRAR.

Los lugares para virar en forma de "Y", están basados en los mismos principios que las entradas curvas. Cuando se hace entrar al automóvil hacia adelante en el garage, la pata de la "Y" puede ser de las dimensiones mínimas que aparecen en la figura. Si se hace entrar hacia atrás, la pata deberá extenderse en la forma indicada por la línea de puntos.

Lugares para virar.—(Back arounds)

En la Fig. 8 se sañalan las condiciones mínimas necesarias para que los lugares para virar se adapten a las necesidades de la mayoría

4.—Curvas compuestas

Valores mínimos

P	= 48'0"	Las curvas compuestas de este tipo, con el radio corto junto al apeadero, permiten mayor velocidad para entrar, pero requieren más movimientos del timón y por tanto una velocidad menor cerca del apeadero. Véase la Tabla III.
Q	= 36'0"	
R	= 30'0"	
R'	= 60'0"	
W	= 11'0"	
W'	= 9'6"	
r	= 19'0"	
r'	= 44'4"	

Tabla III

Dimensiones de locales para entradas para automóviles con curvas completas

(Para aplicación y referencias de lo que sigue, véanse las figuras 4 y 7.—Las dimensiones están dadas con una aproximación de una pulgada).

Dimensiones. Radio Anchos Radio
Rectangulares. Externo (De la Tabla I) Interno

Nota.—Los valores de r' dados anteriormente se calcularon por medio de la fórmula general.

TABLA III

DIMENSIONES PARA CUADRANTES CON CURVAS COMPUESTAS

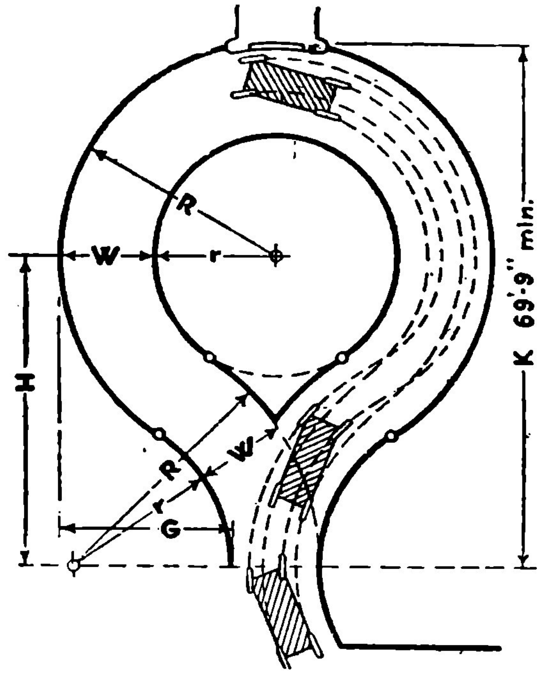
Dimensiones Rectangulares		Radios Externos		Anchos de la Entrada (De Tabla I)		Radios Internos	
48'0"	36'0"	30'0"	60'0"	11' 0"	9' 6"	19' 0"	44' 4"
50'0"	37'6"	31'3"	62'6"	10'10"	9' 5"	20' 5"	47' 2"
52'0"	39'0"	32'6"	65'0"	10' 9"	9' 4"	21' 9"	49' 9"
54'0"	40'6"	33'9"	67'6"	10' 8"	9' 4"	23' 1"	52' 6"
56'0"	42'0"	35'0"	70'0"	10' 6"	9' 3"	24' 6"	55' 4"
58'0"	43'6"	36'3"	72'6"	10' 5"	9' 3"	25'10"	58' 2"
60'0"	45'0"	37'6"	75'0"	10' 4"	9' 2"	27' 2"	60' 9"
62'0"	46'6"	38'9"	77'6"	10' 3"	9' 2"	28' 6"	63' 6"
64'0"	48'0"	40'0"	80'0"	10' 2"	9' 2"	29'10"	66' 4"
66'0"	49'6"	41'3"	82'6"	10' 1"	9' 1"	31' 2"	68'11"
68'0"	51'0"	42'6"	85'0"	10' 1"	9' 1"	32' 5"	71' 5"
70'0"	52'6"	43'9"	87'6"	10' 0"	9' 1"	33' 9"	74' 3"
72'0"	54'0"	45'0"	90'0"	9'11"	9' 0"	35' 1"	76'10"
74'0"	55'6"	46'3"	92'6"	9'11"	9' 0"	36' 4"	79' 3"
76'0"	57'0"	47'6"	95'0"	9'10"	9' 0"	37' 8"	82' 2"
78'0"	58'6"	48'9"	97'6"	9'10"	9' 0"	38'11"	84' 8"
80'0"	60'0"	50'0"	100'0"	9' 9"	8'11"	40' 3"	87' 3"

NOTAS:- Las letras de referencia y el uso de esta table estan en relación con las figuras 7 y 4.-

Los valores de r' en la tabla anterior se calcularon por medio de la formula general siguiente:

$$r' = \frac{(P-W)2-(Q-W')2-2r((P-W)-(Q-W'))}{2((Q-W')-r)} - (Q-W')$$

Entremos ahora en la verdadera segunda parte del trabajo que tratará sobre entradas circulares y elípticas, lugares para virar (back arounds) y uniones, para lo cual habremos de utilizar los datos y tablas que aparecen en la primera parte.



5.—ENTRADAS CIRCULARES.

Valores mínimos: R = 29', W = 11'0", r = 18'0"

Fórmulas:

$$H = \sqrt{G(2R+2r-G)}, \text{ en que } G = R-W/2$$

La vuelta completa circular mínima, requiere gran manipulación del timón en los lugares en que la curva cambia de sentido. Sin embargo, puede usarse un ancho uniforme aun en estos puntos.
Los automóviles paran en una posición inclinada en relación con los bordes de la entrada.

Cálculos

Para los casos que vamos a tratar podríamos emplear fórmulas que se adaptaran a las condiciones especiales de cada uno de ellos, como se ha explicado para los casos de tramos rectos y curvos; pero el empleo de tablas ya calculadas bajo la condición de adaptarse a las necesidades de la mayoría de los automóviles en uso, nos ahorrarán cálculos matemáticos tediosos.

Entradas circulares

Son entradas que se trazan desarrollando una sola curva simple y en las que el radio de la parte invertida de la curva es el mismo que el radio del círculo. Puede intercalarse un apeadero o tramo recto. Las fórmulas para la determinación del centro se han dado en la explicación que acompaña la Fig. 5.

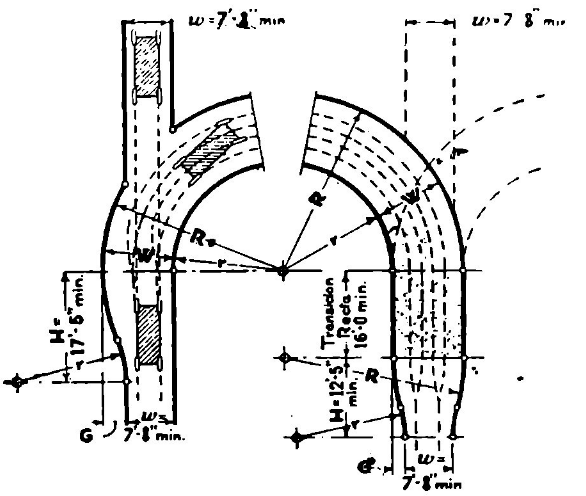


Fig. 9. UNIONES Fig. 10.

Métodos a elegir al proyectar las uniones de porciones rectas y curvas en las entradas. La Fig. 9 señala los tamaños mínimos necesarios; la Fig. 10 da una solución que permite la mayor velocidad, facilidad para guiar y comodidad para montar. Los principios que se han ilustrado en las figuras 8, 9 y 10 permiten las soluciones de cualquiera de los problemas que se encuentran comúnmente al proyectar uniones.

de los automóviles en uso. Partiendo de ellas podremos resolver cualquier caso especial que se nos presente. Donde el espacio disponible sea limitado podrán hacerse las puertas a todo el ancho de la porción curva de la entrada y traer el garage hacia adelante una distancia igual a la distancia entre los ejes del automóvil (B). Si se desea colocar el automóvil hacia atrás en el garage, habrá que prolongar la pata de la "Y" una distancia igual a "B", Fig. 8.

Uniones

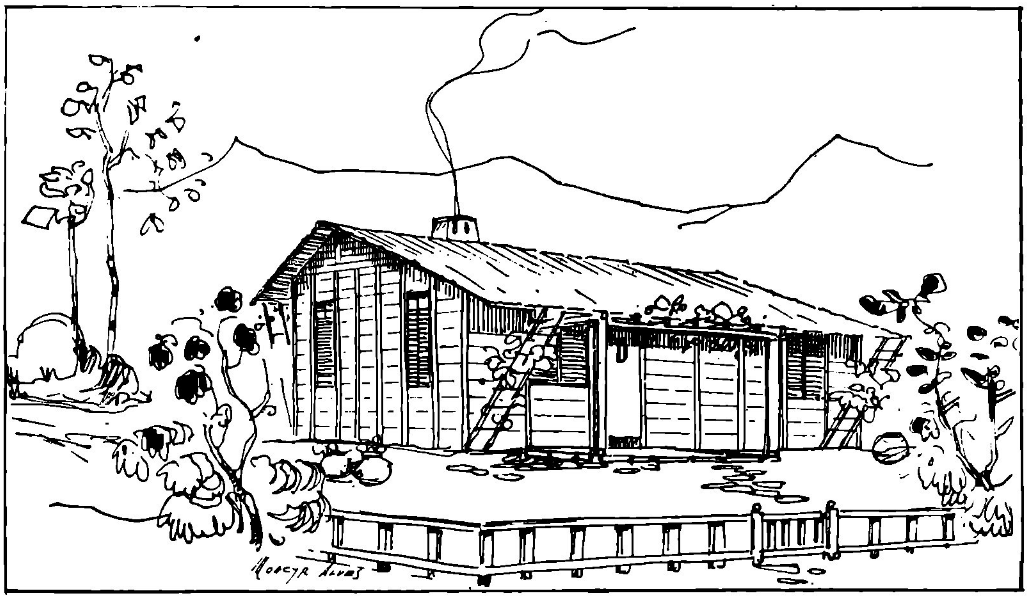
Las figuras 9 y 10 son dos tipos de uniones entre tramos rectos y curvos: el ejemplo de la Fig. 9 ocupa el mínimum de espacio mientras que el de la Fig. 10 ofrece una mayor facilidad para manejar. El espacio que aparentemente se desperdicia en la fig. 9, donde el arco externo de la parte curva corta la porción recta es necesario para permitir que los automóviles puedan circular en todas direcciones. Cuando se trate de casos distintos de los explicados podrán resolverse con la aplicación de los principios enunciados en relación con las figuras 8, 9 y 10.

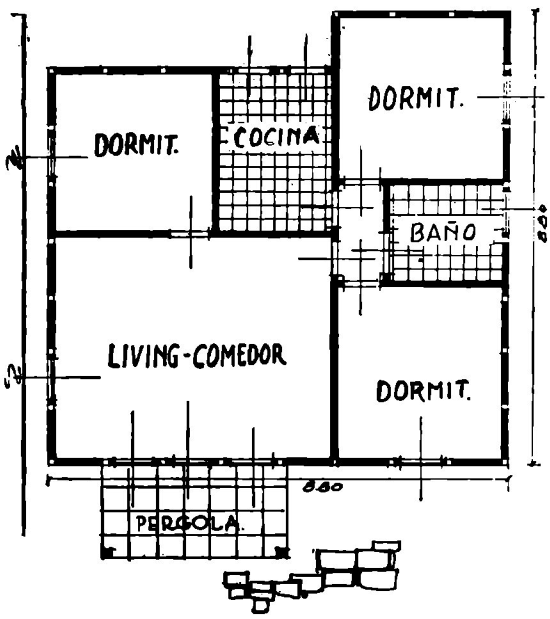
La fórmula y valores mínimos en relación con las figuras 8, 9 y 10 son:

H = V G (2R—2r—G)
X = 27'0"
B = 12'0"
R = 29'0"
r = 18'0"
W = 11'0"
W' = 7'8"

Arq. HECTOR DIAZ MONTES.

CASITA DE MADERA





Arquitecto

MOACYR ALVES

(Río de Janeiro)

FUE AGASAJADO EL INGENIERO VAQUER

Testimonio elocuente de las múltiples y merecidas simpatías de que disfruta el Ing. Antonio Vaquer, nuevo Director General de la Corporación de Transportes, fué el banquete de homenaje que se le ofreció en el Plaza Hotel el día 12 del actual.

La demostración congregó a más de 300 comensales, entre los cuales se encontraban, rodeando a aquél en la cabecera, el senador Herminio Arrieta, el presidente de obras Sanitarias, ingeniero Enrique Butty; el decano de la Facultad de Ciencias Exactas, ingeniero Luis María Ygartúa; los ingenieros Luis V. Migone, Manuel F. Castello, Agustín Mercau, Nicolás Besio Moreno, Luis Herbin y Domingo Selva; los Dres. Horacio H. Pozzo, Roberto Ortiz y Jorge Eduardo Coll, y el arquitecto Martín S. Noel.

A los postres habló el ingeniero Migone, presidente del Centro Argentino de Ingenieros, quien expresó que rendir honores a un triunfador es cumplir con un imperativo del espíritu de equidad. Agregó que la obra del ingeniero Vaquer, orientada toda ella por las divisas del bien y la verdad, le ha conquistado el afecto, la consideración y el respeto de sus compañeros y amigos. También se refirió a la obra cumplida por el agasajado en el Centro Argentino de Ingenieros.

El ingeniero Castello, que hizo uso de la palabra a continuación, comenzó manifestando que a todos constaba que el ingeniero Vaquer era uno de los hombres hijos de ese esfuerzo paulatino que supone todos los días una nueva obra y que obliga todos los días a una buena intención. Recordó luego el paso por las aulas del Sr. Vaquer, su egreso del curso de ingeniería industrial juntamente con otros compañeros, y agregó:

"Vaquer es ahora profesor y es representante de su escuela en el Consejo, desde cuyos cargos hace honor al compromiso que para los hombres conscientes ellos significan, de conductores de la juventud, a la que hay que orientar moral y profesionalmente, al mismo tiempo que se le enseña.

"Y le tocó asumir el gobierno del Centro de Ingenieros, nuestra vieja casa profesional, cuyas actividades ha dirigido con la dedicación y resultados que nos ha recordado su actual presidente, nuestro distinguido colega el ingeniero Migone.

"Completando este cuadro de variadas actividades profesionales, como sucede casi obligadamente en estos países nuevos con los hombres de las calidades integrales de nuetro amigo, la administración pública y las grandes explotaciones de interés general no podrían prescindir de sus servicios. Fué designado interventor de la Dirección General de Arquitectura de la Nación, difícil cometido que era doblemente complejo de ejercer por las condiciones en que lo recibía. En él demostró su eficiencia como organizador y su contracción para el mejor cumplimiento del deber, al mismo tiempo que sus condiciones de hidalguía.

"La obra administrativa del ingeniero Vaquer debía sufrir un cambio fundamental; cuando reiteradamente había insistido en su retiro de la dependencia que le tocara intervenir, convencido en forma categórica por su ética profesional de que aquel era obligado, fué llamado a ejercer las delicadas funciones de ministro de Obras Públicas de la intervención federal en la provincia de Buenos Aires, en cuyo cargo las contingencias propias del caso le impidieron llevar adelante las numerosas iniciativas que concibiera, y que su prematura renuncia hizo que dejara en marcha para ser recogidas por quienes continuaron la labor".

Por último se refirió a la actuación del agasajado en la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

Al agradecer la demostración de que era objeto, el ingeniero Vaquer dijo que, convencido del noble sentimiento de la amistad, no se había creído con derecho a oponerse a esa exteriorización: agregó que la vida, en sus variadas alternativas de tristezas y alegrías, le había ya concedido la gracia de comprobar que si de algo podía jactarse era de tener amigos sinceros, y que de ello se enorgullecía abiertamente, pues se califican y elevan los espíritus que saben, por los atributos de la amistad, igualar las almas en las satisfacciones y los desengaños.



Ing. Antonio Vaquer

"Así —continuó—, me es doblemente grata esta fiesta, pues la satisfacción que experimento en recibir el agasajo iguala la de compartir la vuestra, ya que si he tenido la buena fortuna de terminar cumplidamente tal o cual de los empeños en que me puse, me complazco en reconocer que lo debo esencialmente a la inteligente y adicta colaboración que siempre encontré en vosotros para allanar las dificultades en cada caso.

"Si algo más hubiera en mí para merecer el benévolo concepto que revela esta demostración, no puedo atribuirlo sino a la intención con que he actuado hasta el presente, la misma que me propongo mantener en el futuro, y que, concretamente, declararía así:

"He procurado siempre cumplir con mi deber, y a su servicio he puesto, tanto mi más decidida acción como mi constante preocupación. He anhelado inspirar mi desempeño, que en cada caso limité en tiempo a las posibilidades de que fuera útil, en la espontánea sinceridad y en la verdad, tendiendo a exteriorizar de la mejor manera la deferente solicitud que todos merecemos, considerando a los demás con justicia, pero con paciencia, tolerancia y bondad. He escuchado y apreciado la opinión y el consejo de todos los que consideraba de buena fe, fueran ellos de la más modesta o encumbrada condición social o cultural, y en los que de mí dependieron, he respetado y estimulado la autoridad, como exigido la responsabilidad consiguiente. He puesto tanto empeño en conocer a los hombres como a los problemas, y me es grato declarar que he encontrado generalmente en mis semejantes todo lo bueno que en ellos me he esforzado en descubrir, satisfacción que compensa con creces los pocos desasosiegos que la falta de una prevención cautelosa me ha producido".

Finalmente, el ingeniero Vaquer tuvo conceptuosos términos para los ingenieros Migone y Castello, que habían ofrecido la demostración.

Solicita el C.A.C.Y.A medidas de emergencia

Con fecha 25 de Noviembre ppdo. nuestro Centro elevó al Ministerio de Hacienda de la Nación la nota que a continuación transcribimos, recabando la adopción por el Poder Ejecutivo de una serie de medidas que consideramos indispensables en las actuales difíciles circunstancias.

La prensa y la radio de todo el país han comentado elogiosamente este documento, atribuyéndole positiva importancia.

Excelentísimo señor Ministro de Hacienda de la Nación, Dr. Carlos A. Acevedo. — Su Despacho.

De nuestra mayor consideración. — El Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos, entidad con personería jurídica, domiciliada en Cangallo 521, de esta Capital, tiene el honor de dirigirse a V. E. rogándole se digne hacerse intérprete, ante el Poder Ejecutivo Nacional, de las felicitaciones de nuestro gremio por el acierto económico-financiero evidenciado con la conversión de títulos públicos y, más recientemente, de cédulas hipotecarias.

Dicha medida excepcionalmente oportuna, ha venido a tonificar las actividades de la industria constructiva, induciendo a numerosos capitalistas a invertir buena parte de sus recursos en la erección de edificios, en procura de una renta mayor que la que les brinda actualmente el Estado con sus títulos de crédito; de ello deriva, como saludable consecuencia, una intensificación en el trabajo de todas las actividades vinculadas a la edificación y por ende, un aumento en los diversos tributos a percibir por el Fisco: contribución territorial, obras sanitarias, sellado de contratos, impuesto a los réditos, etc.

Numerosos factores conspiran, sin embargo, contra la integridad de los enormes beneficios que la conversión puede determinar para una industria que, como la nuestra, comprende tanta variedad en mano de obra y de materiales, factores que nos vamos a permitir precisar, invocando la bien probada benevolencia del señor Ministro.

Son ellos, primordialmente, la escasez **efectiva** de ciertos materiales, a consecuencia de la disminución de las importaciones; la elevación de precios de aquéllos, en razón del aumento de fletes, seguros, etc. y la escasez **aparente** de otros, —como por ejemplo el hierro— cuyos precios actuales no guardan relación con el costo real, sino que responden a un definido propósito especulador.

Como consecuencia de estas alzas, a las que cabe agregar el reciente aumento de jornales acordado por las empresas, con intervención del Ministerio del Interior, el costo neto de las obras se ha elevado en un treinta por ciento con relación a los presupuestos anteriores al estallido del conflicto bélico europeo. Lógicamente, esta desproporción influye de modo decisivo en muchos propietarios, que no se animan a encargar nuevas construcciones.

Para conjurar tal situación, imprimiendo a la industria constructiva un ritmo de amplio desarrollo que se traduzca en una positiva mejora de la economía general del país, el Centro que suscribe tiene el honor de sugerir a V. E. la adopción de las medidas siguientes:

1º. — Reducción de derechos de aduana y facilidades en la provisión de divisas, para los materiales y artefactos que no se producen en el país, y para las materias primas destinadas a la producción de aquéllos en talleres y fábricas argentinas.

2º. — Actualización del decreto que estableció precios máximos para los distintos materiales de edificación, condicionándolos a la situación presente del mercado, y acción represiva del acaparamiento incluso mediante la intervención del Estado en las existencias, como se ha hecho con la arpillera.

3º. — Liberación de gravámenes, por un tiempo razonable, a las nuevas industrias que se establezcan en el país para producir materiales y artefactos destinados a la edificación, que no se produzcan actualmente entre nosotros.

4º. — Que, siguiendo el acertado criterio del extinto Intendente Municipal, doctor Goyene-

La Dirección de esta Revista advierte a los señores colaboradores espontáneos que acepta con gusto los trabajos que se le envían para su publicación, pero no se hace responsable de aquellos ni mantiene correspondencia acerca de los mismos.

che, y compartido por el Concejo Deliberante, no se aumenten la contribución territorial ni los derechos de obras sanitarias a las ampliaciones, refecciones y nuevos edificios que se realicen hasta la terminación de la guerra, manteniendo los gravámenes que satisfacen los predios en su estado actual, cualesquiera sean las mejoras que sus propietarios realicen en los mismos.

5º. — Exención del sellado en los contratos parciales del constructor y los diversos subcontratistas de las obras, que constituye en verdad una duplicidad, puesto que, por mandato de la ley respectiva, los contratos suscriptos por las empresas con los propietarios, ya llevan el sellado que corresponde al importe total de la obra.

Estamos seguros, señor Ministro, que estas medidas que propugnamos habrían de incidir notoriamente en un considerable repunte de la edificación permitiendo ocupar mayor número de obreros en todas las actividades vinculadas a aquélla, estimulando los negocios de toda índole, y proporcionando nuevos recursos al Fisco, en forma directa e indirecta, que le compensarían, con creces, de las concesiones que solicitamos.

En estos momentos en que las industrias básicas del país, —la Agricultura y la Ganadería— atraviesan circunstancias tan difíciles, la intensificación de las actividades constructivas permitiría tonificar la economía general, con evidente beneficio para todos los sectores sociales.

En espera de que V. E. se digne prestar su atención a nuestro pedido, le saludamos con la mayor consideración, reiterándonos suyos attos. s. s.

Esteban F. Sanguinetti.
Presidente.

Vicente Palmieri
Srio. Hon.

EL DNIEPROSTROY VOLADO

Por el Ing. A. Sosnovsky

El autor de este artículo nació en Poltava (Ukrania). Estudiante del Instituto Politécnico de San Petersburgo, dejó sus estudios en 1916 para tomar las armas contra Alemania. Al estallar la revolución luchó dos años en los ejércitos blancos contra los bolcheviques. Vencido, fué evacuado con el ejército del general Wrangel a Constantinopla. Mas tarde terminó sus estudios en el Politeknicum de Praga. Vinó a la Argentina en 1930.

En el lugar donde el río Dnieper, con un último salto, abandona las cataratas y sus aguas, divididas en dos brazos, bañan las riberas de la isla Jortitza, se alzaba una ciclópea construcción cuyo fin era fomentar el desarrollo industrial y económico de Rusia. Un gigantesco dique interceptaba las aguas del gran río que inunda las cataratas, islas, los cañaverales y las pozas ribereñas. Desaparecieron las orillas antiguas, testigos de la pintoresca vida pasada. Durante casi dos siglos la isla Jortitza era el refugio de los temibles cosacos zaporogos que se permitían guerrear por cuenta propia con los sultanes turcos y reyes polacos.

Aquel dique formaba parte de una poderosísima estación hidroeléctrica, edificada de acuerdo con los planes elaborados por el profesor Alejandrov, que fué secundado en su tarea por un gran núcleo de ingenieros rusos y americanos. La represa aseguraba la presión de agua necesaria para el funcionamiento de turbinas y, al mismo tiempo, permitía alimentar una vasta red de irrigación en provecho de la agricultura en vastas regiones circundantes. Como todas las represas fluviales, Dnieprostoy servía también a mejorar las condiciones de la navegación, y eso en dos direcciones: río arriba como río abajo. Efectivamente, el volumen de agua acumulada era tan grande —3000 millones de metros cúbicos—que había posibilidad de regular el escape de modo que los buques marítimos podían llegar hasta la misma represa y cargar y descargar las mercaderías en el puerto establecido con ese fin.

En su discurso, dirigido en 1930, al personal técnico y los obreros, con motivo de la terminación de los trabajos de aquella temporada, el ingeniero americano Cooper dijo: "La comisión de consulta saluda a los obreros del Dnieprostroy, les felicita por la realización del atrevido proyecto de colocar 500.000 metros cúbicos de concreto en una sola temporada de este año. Es un record mundial. El hecho será conocido en todo el mundo y su mérito será atribuído a vosotros. El honor de esta maravillosa realización pertenece a todos los que tomaron parte en los trabajos de éste, pero en particular a los que, con su entusiasmo, dieron el empuje sin el cual no hubiera sido posible terminar tan magna empresa".

Para comprender la importancia de aquel esfuerzo, hay que saber que a causa de las heladas invernales y las inundaciones que provoca el deshielo en la primavera, la temporada de trabajo se reduce allí a seis meses por año.

Dnieprostroy fué terminado en 1932. Con su inauguración fué solucionado el problema que preocupó a Rusia más de 200 años: la canalización del río Dnieper. Pedro el Grande trataba ya de resolverlo para juntar el Báltico con el Mar Negro; pero, sólo en 1795, bajo Catalina la Grande, y en 1805, bajo Alejandro I, fueron voladas algunas partes de las cataratas que obstaculizaban mayormente el tránsito por el río al proponer la construcción de un dique que elevaría el agua a la altura de 37,5 metros sobre el nivel normal, de modo que las cataratas fuesen inundadas enteramente. La represa tenía que edificarse en el último salto. Este proyecto fué aprobado en sus líneas generales por el gobierno. En 1921 fué creada una comisión de estado para la elaboración del proyecto definitivo bajo la dirección del profesor Alexandrov. Dicha comisión invitó, como consultante, al ingeniero norteamericano Hugo Cooper, constructor del dique del río Tennessy, que, por su tamaño, se aproxima al del Dnieprostroy. En el verano de 1925, el ingeniero Cooper hizo los estudios necesarios y encontró el proyecto del profesor Alexandrov económico y realizable. Luego el gobierno soviético firmó con él un contrato para el estudio detallado del proyecto, pero al mismo tiempo encargó del mismo trabajo a la casa alemana Siemens-Baunion. El proyecto alemán.

que contenía 500 páginas de texto y 80 planos, era un estudio minucioso, especialmente en cuanto a la organización de los trabajos de construcción y la maquinaria indispensable. Los dos proyectos, el alemán y el americano, diferenciaban mucho entre sí pero los dos tenían sus ventajas y sus puntos débiles. La comisión de estado tomó entonces una decisión de compromiso, según la cual el ingeniero Cooper hizo un plan definitivo que era la 9ª variante del proyecto del profesor Alexandrov. Sólo en 1926 fué definitivamente aprobado el proyecto del Dnieprostroy, y en los principios del año 1927 fué organizada la "Empresa del Dnieprostroy" dirigida por los ingenieros Vedenéev y Vinter.

Los trabajos empezaron en la primavera del año 1926, en una atmósfera de gran emoción. Dnieper es el tercer río de Europa después del Volga y del Danubio; recorre a través de Rusia 2,300 kilómetros y su cuenca abarca una extensión de 510.000 kilómetros cuadrados. El tiempo necesario para terminar la represa se calculaba en seis años. En su corte horizontal, la represa representa una curva de 600 metros de longitud, orientada contra la corriente, y por sus dimensiones es un record europeo. El edificio de la central hidráulica mide 250 metros de largo y 50 metros de altura. Está provisto de 5 turbinas Frencis con eje vertical y generadores de 13 metros de diámetro. Cada turbina proporciona de 90 a 120.000 kilowatts, según el ajuste de la presión.

En la ribera derecha del río fué edificada una ciudad, para alojar a los 25.000 obreros, provista de agua potable, canalización y luz eléctrica. La ciudad contaba con 440 casas de habitación y 108 barracas para los obreros y 80 casas para los ingenieros. La planearon como una ciudad jardín con canchas para los deportes, casinos, refectorios, baños, almacenes, teatro y hospital. El costo total de los trabajos, incluso los gastos de enajenación, ascendió a 278.000.000 de rublos.

Los soviets comprendieron perfectamente que aquella obra gigantesca no podía ser el producto de un trabajo normal; supieron provocar una corriente de interés y entusiasmo que aseguró el éxito de la empresa.

RENOVO SU COMISION DIRECTIVA EL CENTRO DE CONSTRUCTORES DE OBRAS



Un aspecto de la mesa central, en la cena de camaradería a que se refiere esta nota; en primer término, aparecen destacados miembros de la Comisión Directiva del CACYA.

El Centro de Constructores de Obras, adherido a la Federación Argentina de la Construcción, que en tantas oportunidades ha cooperado con nuestra entidad para el logro de comunes aspiraciones, realizó su Asamblea General Ordinaria con el fin de elegir la nueva Comisión Directiva que ha de regir sus destinos durante el período 1941-42.

La votación efectuada dió por resultado la designación de los miembros que a continuación se consignan:

Presidente, Sr. Rodolfo M. Vidal; Vice-Presidente, Sr. Luis Camporino; Secretario, Sr. Herminio Buscaglia (h.); Pro-Secretario, Sr. Juan Mirabella; Tesorero, Sr. Víctor A. Mastroizzi; Pro-Tesorero, Sr. Juan Amicone; Vocales, Sres. Aarón Rusler; José C. Antoliche; José Herrendorf; Roberto V. G. Marino; Emilio Brunetti; Román P. Escola. Suplentes, Sres. Ramón García Rabadan; Aníbal Gandulfo; Vicente Ross; Eugenio Selzer; Emilio Sadaba y Oscar Signorelli. Revisores de cuentas, Sres. Zola Emilio Ugelli; Juan Casella y Dino Martini.

En honor de las nuevas autoridades, y para estrechar vínculos de camaradería, sirvióse una cena en un restaurant céntrico, de la que participaron comensales de diversas entidades afines y simpatizantes de las mismas, pronunciándose oportunos discursos y brindándose por la prosperidad del gremio y de sus dirigentes.

LOS IMPUESTOS MUNICIPALES PARA 1942

Con fecha 21 de Noviembre ppdo., la Asociación de Propietarios de Bienes Raíces de esta capital, dirigió a la Intendencia Municipal el Memorial que a continuación reproducimos, formulando lógicas y documentadas observaciones al proyecto de ordenanza general impositiva para 1942.

Pese a que los argumentos de fondo, tan certeramente enunciados por la entidad representativa de los propietarios urbanos no han sido tenidos en cuenta, sacrificando la equidad y la justicia a las exigencias del frondoso presupuesto municipal, creemos oportuno difundir el conocimiento del Memorial a que nos referimos, para que se aprecie el erróneo criterio que sustentan, en materia impositiva, nuestras autoridades ediliciaș.

Antes de entrar al detalle de las modificaciones que en opinión de esta Asociación deben hacerse al proyecto que se analiza, debo hacer notar en primer término que la sanción de la Ley 12.704 que reforma la Ley Orgánica Municipal no implica necesariamente que deban aumentarse las gabelas municipales que pesan sobre todas las actividades de la Ciudad; ni tampoco que se vuelvan a imponer gravámenes que han sido definitivamente desechados por la Justicia como ilegales por no estar de acuerdo con el concepto fundamental de que todo tributo de orden municipal responda a la prestación de un servicio y por la opinión pública como impuestos contrarios al confort y mejoramiento de la vivienda.

La comparación entre la Ordenanza que se proyecta para 1942 y la del año actual, lejos de acusar un progreso en cuanto a la ordenación de los tributos y señalar el esfuerzo que toda Ciudad espera en el sentido de aliviar al contribuyente de los múltiples y gravosos impuestos municipales que traban todas las actividades, da en cambio la sensación de que se vuelve a las pésimas ordenanzas tributarias anteriores al año 1940, que fueron la causa más importante del desquicio de las finanzas del municipio.

Las cifras globales del cálculo de recursos están probando la verdad de este aserto.

En efecto: si se comparan los recursos del presente año con los calculados para 1942 tenemos los siguientes guarismos:

Recursos de la Ordenanza Tarifaria 1941: $ 77.743.400
1942: $ 86.563.328

Vale decir que de acuerdo a la nueva Ordenanza la población de Buenos Aires sufrirá un recargo superior al 11 % en los gravámenes que actualmente paga por los servicios municipales. En el detalle de la incidencia de los impuestos tenemos que en 1941 la propiedad pagaba tasas y derechos por valor de $ 47.731.000, mientras que en 1942 tendrá que pagar $ 50.675.000.

Deberá considerarse con mucho detenimiento la situación general de la economía de la Ciudad, que como es público y notorio y por las causas conocidas se ha detenido casi por completo en su desarrollo normal, antes de aumentar los gravámenes en una proporción tan subida.

El análisis que a continuación se hace, señala con bastante aproximación de dónde procede el aumento señalado.

Tasa de alumbrado, barrido y limpieza. — Se observa en el artículo 1º que se vuelve, para la fijación de las tasas, al sistema que rigió antes de 1938, vale decir que ya no se hace distinción entre propiedades que se hallan frente a calles pavimentadas o sin pavimentar o donde se preste o no el servicio de alumbrado.

Creemos que no hay motivo alguno, a pesar de la sanción de la Ley 12.704, en no hacer la diferenciación que se hacía en el año pasado.

Dos razones en especial aconsejan no aumentar la tasa a las propiedades que no reciben en forma íntegra los tres servicios: una estricta justicia, pues salta a la vista que el barrido o la limpieza de una calle sin pavimento jamás puede compararse al de una calle pavimentada; debiendo por tanto la tasa ser más reducida en el primer caso. La otra razón es la de que las propiedades con frente a calles sin pavimentar pertenecen en su totalidad a gente modesta a la que una elevación de impuestos como la que proyecta esa Intendencia afectará fundamentalmente en su economía.

¿De qué valen todos los proyectos de construcción de viviendas baratas para el pueblo, si a aquellos que, adelantándose a la acción oficial con loable esfuerzo y grandes sacrificios, han construído su casa propia, se les carga con impuestos?

Revaluación de la propiedad. — Esta Asociación desde el año 1932 viene bregando porque a la propiedad se le cobre la tasa de alumbrado, barrido y limpieza no en base a valuaciones arbitrarias, sino tomando la renta real que efectivamente produzca. Este pedido que involucra un principio tan justo y tan sencillo, no ha sido atendido hasta la fecha por las autoridades municipales, a pesar que todos los Departamentos Ejecutivos sin excepción y todos los sectores del Concejo Deliberante han reconocido la necesidad de que los padrones municipales sean flexibles y reales.

Lejos de llegar a la solución deseada se han ido multiplicando proyectos y más proyectos que el tiempo se ha encargado de demostrar lo que de inmediato esta Asociación señalara, vale decir que eran irrealizables.

La Asociación de Propietarios con conocimiento de la cuestión ha propiciado desde el primer momento la solución más fácil y accesible y menos costosa cual es la aplicación de los padrones y métodos que utiliza Obras Sanitarias de la Nación. Esta medida, como se ha demostrado en los fundamentos de los proyectos que al respecto presentaran al H. Concejo los representantes de la "Unión de Contribuyentes" (Diario de Sesiones 1941, pág. III) no va a disminuir las rentas municipales; sino muy al contrario pondrá un poco de orden en los padrones municipales que ya han sido clasificados por un ex-Secretario de Hacienda como "infames".

El proyecto de ese D. Ejecutivo de realizar una operación completa de revaluación de la propiedad no es factible; en primer término por ser muy oneroso, ya que su costo inicial está fijado en $ 650.000 y de acuerdo a la práctica se sabe aumentará en un 30 ó 40 % y en segundo lugar porque dada la experiencia de la revaluación hecha por Contribución Directa se puede prever que la operación durará por lo menos tres años, al término de los cuales habrá que volver a iniciarla dada la continua fluctuación de los alquileres.

A todo esto hay que añadir lo que ha sido ya expresado en repetidas ocasiones como un deseo unánime de todos los gremios de contribuyentes y aceptado y refirmado en más de una ocasión por las Comisiones de Racionalización, de que es necesario llegar a la unificación de los padrones y de la percepción de los tributos que pesan sobre la propiedad raíz.

Es de recordar que el Señor Ministro de Hacienda se halla empeñado en que se llegue a ese ideal y así lo ha recomendado al H. Congreso en junio del presente año, habiendo sido ya incorporado al proyecto de Presupuesto para 1942, votado por la H. Cámara de Diputados, el Art. 92 que autoriza al P. E. Nacional a centralizar la aplicación y percepción de los impuestos y tasas de la propiedad.

Como se ve, lo que solicita esta Asociación desde hace muchos años es también una aspiración del P.

Ejecutivo y del H. Congreso Nacional de modo que al adelantarse la Intendencia a concertar con Obras Sanitarias de la Nación la unificación de los padrones facilitaría el cumplimiento de la iniciativa citada.

En el rubro "casas colectivas" se vuelven a incluir en la denominación de tales a las "casas de departamentos" fundándose en las modificaciones que ha establecido la nueva Ley modificatoria del art. 65 de la Ley Orgánica Municipal.

El actual inc. 21 que corresponde al 25 de la antigua Ley no ha modificado el texto primitivo y si bien el art. 2º de la Ley 12.704 faculta a la Municipalidad para determinar "el concepto y clasificación de los locales", no existe razón alguna para volver a imponer un impuesto que va a ser tachado nuevamente de ilegal por los Tribunales de Justicia; ya que la nueva Ley no puede en forma alguna variar el criterio de que los llamados impuestos municipales, no son sino tasas retributivas de servicios, pues, que ese concepto no es de la Ley Orgánica, sino de la Constitución (Art. 4 y 17).

Aparte del criterio legal señalado y sobre el cual no insistimos "in extenso" por haber sido ya ampliamente debatido, existen razones de orden económico y social que también han sido expuestas por esta Asociación oportunamente y que aconsejan eliminar esta tasa, que no responde a ningún objeto salvo el de aumentar las rentas y que en cambio castiga una forma de vivienda que responde en general a las nuevas modalidades sociales. Una cosa es que se trate de hacer desaparecer las casas de inquilinato y conventillos; pero jamás será útil perseguir a las casas de departamentos para las que en todo caso cabrían reglamentaciones en cuanto a su construcción, capacidad, etc.; pero nunca un gravamen permanente como el que se pretende imponer en la 2ª parte del art. 4º.

El mismo criterio antisocial y antieconómico se sigue al establecerse en el art. 4º bis un impuesto a los garages particulares anexos a casa habitación, que corresponden en su casi totalidad a las casas de departamentos. De acuerdo a la tarifa propuesta un garage de esta clase de capacidad normal para seis coches pagaría por año como derecho de inspección $ 140, vale decir cerca de $ 12 mensuales, lo cual si se considerara bajo un punto de vista que no sea el fiscalista es una enormidad, ya que esa clase de locales deberían en cambio ser favorecidos y no castigados, pues ellos contribuyen a un adelanto apreciable de las comodidades modernas y eliminan en parte el estacionamiento en la vía pública; a tal punto que existen varios proyectos que tienden a liberarlos de toda clase de impuestos, aún de la tasa de servicios generales.

Depósitos de inflamables. — El año ppdo. se aclaró en el art. 26 que el derecho de inspección trimestral a los depósitos de inflamables no se cobraba a las "instalaciones hechas en inmuebles que no estén destinados al comercio de inflamables"; pero la

subsistencia del art. 8º de igual redacción del 26, pero sin esa salvedad, ha creado dificultades a los contribuyentes. En la ordenanza para 1942 será necesario incluir la leyenda citada en el art. 8º para que no haya lugar a confusiones.

Instalaciones mecánicas. — Ese Departamento Ejecutivo basado en la reforma introducida por la Ley 12.704 propone la supresión del art. 10 que excluía a las instalaciones en inmuebles destinados a casa habitación del derecho de inspección a los ascensores y calefacción. Esta Asociación hace presente que la nueva ley no obliga necesariamente a la Municipalidad a imponer el cobro de nuevos derechos sin limitación. Huelga repetir aquí los muchos argumentos hechos de orden legal y más que todo de orden social que aconsejan no gravar los adelantos modernos de la vivienda y que contribuyen al mejor confort de la misma, como son el ascensor y la calefacción. La Municipalidad no cuenta, ni jamás podrá contar con el personal necesario para realizar una inspección periódica eficaz de esas instalaciones y por tanto el derecho que se pretende volver a imponer es un arbitrio fiscalista que no tiene razón de ser. La estadística policial no acusa accidentes en cuanto al funcionamiento de estas instalaciones, sino algunos muy raros y siempre por culpa de la víctima; esta consideración unida a las ya hechas creemos que deba convencer a ese Departamento Ejecutivo para no insistir en la nueva imposición.

Derechos de construcción. — En este capítulo se advierten también aumentos en los derechos fijados. Así, por ejemplo, si bien se exonera por imperio de la nueva ley a las construcciones que no excedan de $ 15.000, a aquellas comprendidas en la escala de 15.001 a 20.000 se les aumenta sin razón alguna el

derecho que era el dos por ciento al tres por ciento.

Igualmente en la Clase Segunda "Construcciones Económicas" se castiga al propietario que edifica en el frente aforándole una tasación de $ 60 el m2., en lugar de $ 50 como es en la ordenanza del presente año. Entendemos que en momentos como los actuales en que el costo de la construcción ha subido enormemente es una equivocada política unir a la traba que la situación mundial ha creado, otra más de orden fiscalista. No habrá mañana derecho alguno por parte de las autoridades en estigmatizar la suba de alquileres, si ellas mismas han impedido con medidas inconsultas la construcción de nuevas viviendas.

A pesar de todo lo que se ha dicho acerca de la construcción de veredas y todos los abusos que se han señalado, se sigue insistiendo en el proyecto que comentamos, con el cobro para esas obras de un derecho del cinco por ciento sobre un valor que se afora exageradamente a $ 7 el m2.; lo que da por resultado un impuesto de $ 0.35 por m2. El precio normal de la vereda es de $ 5 con lo que en realidad el derecho que se pretende cobrar se eleva al 7 %. Si se considera que para la construcción de un edificio se cobra el 3 % por inspección, no se concibe por qué para una vereda, que en realidad no necesita inspección alguna, se cobre un derecho que como hemos visto puede llegar hasta el 7 %.

Siendo la vereda una de las cargas de la propiedad, ya que dentro de nuestro régimen debe ser construida y mantenida por el propietario a pesar de que ella está fuera de los límites de su dominio, debería estar exenta de todo impuesto, o por lo menos aplicársele el mínimum que en este caso sería del 2 %.

Dentro de los gravámenes que cargan sobre la construcción está también el certificado de nomenclatura parcelaria cuyo costo es de $ 10. De acuerdo al Inc. 3º del art. 37 de la Ordenanza Permanente, este Certificado se exije para todo expediente de construcciones, refecciones, ampliaciones y hasta para revocar cercos cuando el valor exceda de $ 20. En la práctica es difícil que se haga alguna de las obras expresadas sin que se exceda el valor apuntado; vale decir que para un pequeño trabajo de albañilería de $ 30 ó $ 40, se exige un gasto inútil de $ 10. Esta incongruencia debe ser también corregida estableciéndose para la exigencia del certificado antes citado, un monto de obra superior a $ 200.

En los derechos varios se sustituye el derecho del inc. 6º del art. 18 "Inspección y fiscalización de pavimentos", suplantándose la tasa uniforme de $ 0.25 el m2. por una del 4 % sobre el costo de la obra.

La razón que se esgrime para este cambio es al parecer lógica, ya que en realidad los pavimentos son de distintos precios; pero al hacer el cálculo sobre lo que el propietario pagaba con la anterior tarifa y lo que pagará con la nueva, aún en el pavimento de bajo costo, se advierte de inmediato que el aumento de este derecho oscila desde el 50 al 200 %. No puede traerse como ejemplo el porcentaje que cobra la Dirección Nacional de Vialidad, ya que el precio por m2. de los pavimentos que se construyen bajo la fiscalización de esta dependencia es inferior en mucho a los mismos tipos que se construyen en esta Capital.

Debe, pues, o mantenerse el precio fijado por la ordenanza actual o bien rebajarse el tanto por ciento al dos; es decir al mismo porcentaje que rige actualmente para los derechos de construcciones menores.

Recargos y Penalidades. — Esta Asociación vuelve a insistir una vez más a fin de que se reforme el art. 5º de la Ordenanza Permanente aboliendo los enormes recargos que el mismo establece para los contribuyentes que incurriesen en mora en el pago de los derechos y tasas municipales. El proyecto de los Concejales de la Unión de Contribuyentes del 15 de octubre de 1940 (pág. 1878 del Diario de Sesiones) debe, a nuestro juicio, ser sancionado porque contempla en forma equitativa los intereses de la Municipalidad y de los contribuyentes; rebajando el tanto por ciento de los recargos del 30 % al 15 % y el plazo para llegar al máximum de 60 días como es en la actualidad, a cinco meses. Igualmente se establece que antes de pasar la boleta respectiva a procuración se envíe al deudor moroso aviso previo por carta certificada.

La prensa diaria ha dado cuenta de las declaraciones hechas por el Sr. Intendente en el seno de la Comisión respectiva de la H. Cámara de Diputados al tratarse el art. 5º de la Ley 12.704 y por las que manifestó que a pesar del máximun que establece la nueva ley era propósito de la Intendencia que esos recargos no excediesen del 12 %. Esta Asociación espera que el Sr. Intendente por intermedio de su Secretario de Hacienda de cumplimiento a la promesa formulada, que es un anhelo de los contribuyentes.

Esta Institución representante del sector de población que directamente contribuye en la mayor proporción a formar el tesoro municipal, espera confiadamente del patriotismo y de la ecuanimidad del Sr. Intendente quiera aconsejar ante quien corresponda las reformas que proponemos, satisfaciendo así el anhelo de la población que ha sido reiteradamente expresado tanto por los gremios interesados como por la prensa diaria.

JUDICIALES

HONORARIOS DE INGENIEROS Y ARQUITECTOS

No da derecho a honorarios la confección de anteproyectos no encargados, ni aceptados ni utilizados, aunque mediaran algunas negociaciones y conferencias entre el propietario y el arquitecto.

12.458. — Brodsky, Valentín c. Vasena, Alfredo. — C. Civ. 1ª Cap., set. 17-941.

Juez: Eduardo Rojas.
Sec.: Carlos M. Dóllera.

1ª Instancia. — Buenos Aires, marzo 2 de 1940. — a) Se presenta Valentín Brodsky, por intermedio de apoderado entablando demanda por cobro de pesos procedente de locación de servicios de arquitecto y por la suma de $ 17.740, o la que determine el juzgado o peritos, con intereses, costas y gastos, en contra de Alfredo Vasena. Expone: el demandado es propietario del inmueble, calle Uruguay 560 de esta Capital y a fines de setiembre de 1929 concurrió a su estudio entregándole el plano A con las dimensiones del terreno, encomendándole la ejecución de un proyecto de edificio con una distribución de departamentos reducidos, apta para alta renta, enterado, por supuesto, de su competencia en construcciones de departamentos de proporciones reducidas, de fácil y continuada locación, como otras que ha hecho y enumera.

Estudió varias alternativas que individualiza y sobre las cuales tuvo una conferencia con el propietario el 15 de octubre de 1929 en la que éste aprobó en principio una distribución. El demandado deseó, asimismo, conocer las comodidades de otra planta de 7 departamentos por piso y dependencias. Preparó entonces un nuevo proyecto E en ese sentido y notificado el propietario de su preparación por nota fs. 63|D; juego completo de estos planos que le fueron remitidos con nota F. 65|D, el 25 de octubre de 1929.

En una nueva conferencia realizada el 12 de noviembre en su estudio, relacionada con los detalles del plano E, Vasena requirió un estudio de rentabilidad en base a una estimación del costo global de la construcción del edificio. Se efectuó este nuevo trabajo y en noviembre 14 remitió a Vasena esos estudios. En una nueva visita que hizo al estudio en la tarde de ese mismo día, el demandado le suministró dos láminas de un anteproyecto de distribución que se distinguen con las letras X y X⁰, inquiriéndole el asesoramiento por escrito sobre sus condiciones técnicas y sobre la calidad del partido arquitectónico del anteproyecto, X, suministrado por el propietario, en conformación con el proyecto y variantes E y F.

En noviembre 23 de 1929 se entrega a Vasena los planos 12 y 13, variante F, de planta baja y pisos altos del proyecto E, en los cuales y de acuerdo con las indicaciones de noviembre 14 se hizo la reducción de los patios de servicio y se contempló una variante de la entrada principal. En esta conferencia Vasena entregó otro plano de replanteo, indicando la conveniencia de desplazar hacia un eje más central "el palier" de ascensores, la iluminación de los living-rooms en los departamentos 7 y 3 y un aumento posible en la pieza principal del departamento central sobre la calle.

Hizo esa nueva labor enviándola al demandado, completándola en febrero 6 de 1930.

En junio de 1930 concurre una vez más el demandado entregándole los planos Z e indicaciones, que originan la confección del proyecto I, entregado en junio 24. Después de nuevas entregas y estudios, Vasena le entrega una nota de "observaciones generales de la obra Uruguay 560", como las copias que le suministrara con indicaciones gráficas de modificaciones de detalles.

Nuevas visitas y estudios de práctica con posterioridad y al visitar al actor, Vasena en noviembre 21 en el Hotel Fénix le manifestó que la obra se iniciaría a más tardar dentro de un par de meses, esto es, a su regreso de Mar del Plata. Ese plazo fué prorrogado paulatinamente hasta que a fines de julio del año 1932 comprobó la iniciación de la demolición del edificio viejo, sin que mediara ningún aviso, requiriendo la presencia de Vasena, que concurre el 5 de agosto, manifestando que se trataba de una locación temporaria para una estación de engrase de automóviles.

Funda su derecho en los arts. 1197 y 1627 y concs. del cód. civil.

b) Corrido el traslado de estilo es contestado por intermedio de apoderado y se manifiesta: Que niega todos y cada uno de los hechos afirmados en la demanda que no reconoce. Que es propietario del inmueble Uruguay 560. Con motivo del ensanche de dicha calle, se llegó a hacer pública la expropiación del frente del edificio de renta. Sin compromiso alguno rechazó esos trabajos y como resolvió no construir no utilizó ninguna propuesta. De todos los proponentes el único que reclama es el actor.

Es inexacto que concurriera al estudio del actor como también que le encomendara la gestión cuya retribución solicita.

Dado el tiempo transcurrido y por no haber encontrado hasta ese momento los planos y cartas que afirma el actor haber coleccionado y enviado, niega que los acompañados con la demanda los haya recibido y en las fechas y épocas que se indican.

En cuanto a las visitas, como está vinculado a grandes empresas del ramo, alguna vez quizás con motivo del ofrecimiento del actor, estuvo en los escritorios; pero niega que fuera con la asiduidad que se pretende en la demanda y menos en las fechas que se indican.

La falta de seriedad de la acción surge de los supuestos estudios detallados del presupuesto global y estudio de rentabilidad y financiación que se dice enviados el 14 de noviembre de 1929. Basta la lectura para advertir que no se trata de un negocio sino de una fantasía. Si esa fuera su renta, no se explica la aguda crisis que desde hace tiempo sufre la explotación inmobiliaria en la Capital.

Niega que le haya solicitado los trabajos y en cuan-

to a la estimación de honorarios también la niega, no constándole ni obligándole el arancel de la Sociedad Central de Arquitectos. Pide se rechace la demanda, con costas.

Considerando: 1º. — Que como resulta de los términos de la contestación de la demanda y que deja trabado el cuasicontrato de litiscontestación, no se niegan los trabajos en sí mismos considerados, sino, por el contrario, que hayan tenido origen por encargo y disposición del demandado.

2º — Que, en consecuencia, corresponde al juzgado determinar, de acuerdo a las probanzas de autos, el vínculo habido entre las partes y el alcance de los trabajos practicados.

3º — Que en cuanto concierne al primer punto, no obstante negar el demandado que le encomendara la confección y estudios de planos, y sostener que sin compromiso alguno aceptó propuestas, proyectos, planos, etc.; las consecuencias de autos prueban que ha existido una relación mayor que la simple y llana referencia general de obra, llegándose a un entendimiento especial. En efecto, el demandado reconoce expresamente a fs. 124 como de su puño y letra, la firma puesta al pie de los recibos núms. 787|730|788 y núms. 857|819|859, contenidos en la libreta núm. 9, presentada como prueba por el actor. Bien, los planos 21 y 22 se ligan y obedecen a estudio y confección de planos realizados con motivo de directivas y discrepancias manifestadas por Vasena, y los núms. 26|27 y 28 refieren a fachada y perfiles que indican un proceso de ideas y elaboración.

Cabe resaltar a este respecto que la observación puesta al pie de los recibos 26|27 y 28 por Vasena confirma ese proceso, ya que no contenían precisamente las observaciones que hiciera.

Estas circunstancias llevan al ánimo del suscripto la convicción de que ha habido, sino originariamente pero sí en su ocasión, el encargo y estudio y confección de planos que fundamenta la relación jurídica de locación de servicios, y así se declara.

4º — Que si bien es cierto lo expuesto precedentemente, no es menos exacto que sobre sus efectos con respecto a las partes, la jurisprudencia tiene declarado que el solicitar la confección de planos sólo obliga a su pago cuando el plano satisfaga y es aceptado en su consecuencia; o bien que rechazado es utilizado.

Que, en el caso, no existe prueba alguna que acredite ese extremo, y del informe presentado por el perito designado de oficio, se infiere que no se está frente a un plano completo ni definitivo ni tampoco utilizado por el demandado, que, por el contrario, se trata de un "anteproyecto", naturaleza ésta ratificada a fs. 173|174, especialmente al contestar la primera pregunta de la parte demandada cuando en el ap. a), afirma que "los planos del arquitecto Brodsky no son completos ni definitivos", vale decir, que son anteproyectos; lógicamente, no deben considerarse suficientes para construir el edificio de la calle Uruguay 560.

5º — Que el principio jurisprudencial citado precedentemente ha sido expuesto en distintas oportunidades. El vocal doctor Grandoli, a cuyo voto adhirieron los restantes miembros del tribunal, expresaba en la causa seguida por Alberto Hoffert c. Antonio J. Manes, tramitada por ante este juzgado y secretaria del doctor Delheye, con fecha mayo 17 de 1937: "Considero oportuno reproducir lo que expresé al emitir mi voto en el juicio seguido por Sanguinetti, Esteban c. Castelo, José León, sobre cobro de pesos. Decía entonces: El que encarga la confección de un plano sólo queda obligado a su pago en el caso de que dicho plano le satisfaga y lo acepte; igualmente podría quedar obligado, no mediando aceptación pero si utiliza el plano que aparentemente fué rechazado. El propietario de un terreno donde piensa edificar solicita generalmente la confección de planos a varios arquitectos, pero ello no lo obliga a pagarlos todos sino el que sea de su agrado y lo acepte. Esta aceptación es la que hace nacer el vínculo jurídico. Concuerda con este punto la doctrina del fallo de este tribunal que se encuentra registrado en G. del F., t. 124, p. 15. (3) (J. A., t. 58, ps. 421 y 109).

Que en mérito a las conclusiones que arrojan las decisiones citadas es incuestionable que el actor carece de derecho para hacer procedente su reclamo, lo que hace, además, innecesario estudiar el resto de la prueba.

Por estos fundamentos, fallo rechazando la demanda interpuesta por Valentín A. Brodsky contra Alfredo Vasena, por cobro de pesos, en concepto de locación de servicios. Las costas en el orden causado, per encontrar mérito el juzgado para eximir de ellas al vencido, y las comunes por mitad. — **Eduardo Rojas.** — Ante mí: **Carlos M. Dóllera.**

2ª **Instancia.** — Buenos Aires, setiembre 17 de 1941. — ¿Es arreglada a derecho la sentencia apelada?

El doctor **Mendonca Paz** dijo:

El arquitecto Brodsky demanda a Alfredo Vasena por cobro de $ 17.740 (o lo que estime el juzgado o peritos) procedentes de locación de servicios profesionales. Expresa que confeccionó a pedido del último diversos planos y proyectos para edificar la propiedad de aquél, calle Uruguay 560. El demandado se opone a esa pretensión, reconoce que es propietario de la finca citada, expresa que tuvo varios ofrecimientos profesionales para edificar aquella propiedad, no desconoce los trabajos que se dicen realizados, pero como él no los encargó, sino que se les ofrecieron y le con-

feccionaron planos sin solicitarlos, considera que nada adeuda y que la demanda debe ser rechazada. Así lo resuelve el juez, apelando ambas partes: el actor sobre el fondo del asunto; el demandado únicamente porque no se impusieron las costas al actor, dado que en la sentencia se dispone que corran por su orden y las comunes por mitad.

Como lo hace notar el juez, la cuestión única a resolver es si los trabajos fueron o no encargados por Vasena, puesto que éste no los desconoce, afirmando, como se ha visto, que se confeccionaron planos por espontáneo ofrecimiento de Brodsky.

Y como el actor reclama el pago de esos trabajos profesionales expresando que se realizaron por pedido de Vasena, a él le corresponde evidenciar este aserto, frente a la negativa del demandado.

Ante los términos de reconocimiento expreso formulados a fs. 124 por Vasena de diversos documentos cuyo contenido transcribe, no cabe duda que hubieron negociaciones y conferencias entre el propietario y el arquitecto, formulando el primero observaciones y sugiriendo correcciones a los proyectos que se le presentaban. Tales negociaciones adquirieron un carácter más definido que el de simples conversaciones, pues Vasena aceptó considerar los planos presentados y los pliegos de condiciones que se acompañan de fs. 68 a 91. Y esos antecedentes no pueden concretarse sin tener las medidas y demás referencias suministradas por el propietario.

Pero dichas circunstancias no pueden llevar a la conclusión de que el propietario aceptó esos trabajos ni menos que los hubiera encargado expresamente, pues en el libro núm. 9 de recibos que tengo a la vista aparece el núm. 857|819|859 donde el demandado hace constar: "Retiro los planos en disconformidad; no se han tomado en consideración las observaciones hechas por Vasena rogándole al arquitecto de no hacer ninguna copia hasta tanto preste conformidad con mi firma en los planos originales. Vasena".

Además no aparece en ninguno de los planos y croquis acompañados (tanto al expediente, antes citado, como los que figuran en las varias carpetas agregadas formando un legajo con los cuatro libros de recibos) la firma del demandado, ni consta que a pesar de su rechazo los haya utilizado en alguna forma. Esto último aparece probado porque el terreno se encuentra aún sin edificar, siendo ocupado por una estación de servicio para automóviles.

También cabe anotar la pericia de fs. 152, del ing. Ochoa, designado de oficio, califica de "ante proyecto" al trabajo realizado por el actor, pues los planos del mismo "no son completos ni definitivos".

En esas condiciones la cuestión debe resolverse conforme al criterio seguido por este tribunal en diversos casos que guardan analogía con el que se estudia, donde se estableció que "no da derecho a honorarios el estudio de anteproyectos incompletos no acompañados del presupuesto global, que además no fué encargado ni aceptado" (conf. Bunge c. Broggi, en G. del F., t. 124, p. 15). Lo mismo cuando se dijo: "La simple presentación de anteproyectos, aún a pedido del interesado, como preliminar habitual en la contratación de servicios profesionales de arquitectos o ingenieros, no confiere a éstos el derecho a cobrar honorarios, cuando los anteproyectos no han sido aceptados, salvo que no obstante el rechazo fueran utilizados" (conf. Sanguinetti c. Castello, en J. A., t. 58, p. 109). Otro tanto en el juicio Hoffer c. Manes (igual diario, t. 58, p. 421, y en G. del F., t. 128, p. 298).

Finalmente, cabe añadir, según se ha expresado por el tribunal en análogas circunstancias, que no siempre pueden aplicarse estrictamente esas conclusiones y que razones especiales o determinadas circunstancias pueden modificar ese criterio. Pero como en el caso de autos no las encuentro, entiendo que lo resuelto con anterioridad por el tribunal puede ser de aplicación al caso en estudio. La sentencia que así lo resuelve, rechazando la demanda instaurada, debe confirmarse a juicio mío.

En cuanto a las costas opino que el punto también ha sido resuelto con equidad, pues el actor ha podido creerse con derecho para litigar. Voto en ese sentido.

Los doctores **Grandoli** y **Tobal**, por razones análogas a las aducidas por el doctor Mendonca Paz, votaron en el mismo sentido.

Por lo que resulta de la votación de que instruye el acuerdo que precede, se confirma en todas sus partes la sentencia apelada. Costas por su orden también en esta instancia. — **Mariano Grandoli.** — **Gastón F. Tobal.** — **Rodolfo Mendoca Paz.** — Ante mí: **Rafael E. Ruzo.**

NOTAS DIVERSAS

Un original procedimiento constructivo — Los noticiarios cinematográficos exhibidos en nuestra Capital durante la primera quincena del mes en curso, muestran el proceso de construcción de un nuevo tipo de viviendas tipo esquimal, que en los Estados Unidos está obteniendo rápida boga.

Se trata de habitaciones de un solo ambiente, de forma semiesférica y totalmente de hormigón, de apariencia idéntica a un gran horno de pan, que en la actualidad se destinan a "fin de semana" pero que podrían utilizarse, en caso de emergencia, para la vida diaria.

Consisten los cimientos en una base circular, sobre la que se dispone el piso de madera, y en cuyo contorno se coloca un aro metálico, provisto de ganchos, a los que se sujeta la parte inferior de un hemisferio de lona revestida de caucho, que se infla a presión en menos de cinco minutos. Hecho esto, se ubican los marcos de puertas y ventanas, por medio de cola, en los sitios que han de ocupar definitivamente, y se procede a aplicar sobre la cimbra o cercha que forma el hemisferio de lona, una primera capa de hormigón, por medio de un aparato a compresión muy semejante a las conocidas pistolas "Duco"; sobre esa primera capa que tiene una pulgada de espesor se fija un revestimiento de amianto u otro material aislante que, a su vez, se cubre con una segunda capa de hormigón de dos pulgadas.

Una vez fraguado el material, se desinfla el globo sustentador y se procede a las tareas de acabado: revoques internos, pintura, vidrios, etc.

El autor de este novísimo procedimiento que, desde luego, se presta a sucesivos perfeccionamientos, es el arquitecto Wallace Neff, de Hollywood, que, entre otros celebrados trabajos, proyectó la residencia de la estrella cinematográfica Joan Bennett.

Se modernizará a Granada, la famosa ciudad española — La Manigua granadina, barrio chino de la ciudad, donde imperan el hampa y la miseria, está desapareciendo para dar lugar a un barrio nuevo y moderno de gran capital, en un vasto plan de renovación y nuevas construcciones. Todo el centro de Granada va a ser transformado plenamente. Ochocientas viviendas serán levantadas en breve por el Estado. Las obras para una nueva traída de aguas a la ciudad y de alcantarillado han sido ya adjudicadas. Con ritmo acelerado trabajan centenares de obreros en el nuevo cubrimiento del río Darro, que pasa por debajo de El Embovedado, principal vía de la ciudad, hoy interrumpida por las obras.

El Embovedado, explanada de unos cien metros de anchura, va a ser de nuevo urbanizado, para convertirlo en una gran plaza de amplias aceras laterales. Durante los primeros tiempos de la Cruzada fué cubierto ya el Darro desde el final de El Embovedado hasta su confluencia con el Genil.

Cena de amistad — El 29 del ppdo. Noviembre, un grupo de amigos del señor Eugenio A. Calcagno, obsequióle con una cena para festejar su incorporación, en calidad de socio, a la "Casa Ceresita", de la que fué Gerente durante muchos años.

El simpático acto tuvo contornos agradabilísimos, dando lugar a expresivas muestras de camaradería entre los concurrentes,—miembros conocidísimos de la gran familia de la construcción— y brindándose por el éxito del homenajeado en la nueva etapa de sus actividades.

Síntesis Publicitaria 1941 — La Asociación de Jefes de Propaganda de la Argentina, ha distribuído su ya popular Anuario, que lleva

el título del epígrafe, y que aparece por cuarta vez, coincidiendo con la celebración del "Día de la Propaganda" que es, como se sabe, el 4 de Diciembre.

Ameno e interesantísimo como de costumbre, ofrece en sus páginas un material de lectura que suscriben autorizadas firmas de nuestro ambiente publicitario, sobre temas relativos a esas actividades, y una gran cantidad de ilustraciones en negro y colores, de positivo mérito artístico y tipográfico, matizadas con graciosas historietas y caricaturas de bien lograda intención.

Concurso hispanoamericano — La Academia de Bellas Artes de San Fernando, prestigiosa institución radicada en Madrid, ha organizado un certamen, en el que podrán participar autores españoles e hispano-americanos, para premiar el mejor trabajo sobre "La Arquitectura Moderna en países de la Hispanidad, fuera de España".

El premio se denominará de "La Raza" y consistirá en una medalla de oro y nombramiento de académico correspondiente.

Los trabajos deberán ser ilustrados con reproducciones gráficas de los monumentos, planos, detalles, etc. que el autor crea conveniente para la mejor inteligencia de sus menciones, enviándose a la Academia hasta el 31 de enero próximo.

Accidente lamentable — Durante una inspección de las obras que bajo su dirección se ejecutan para transformar en cinematógrafo un edificio comercial de la Avenida de Mayo, nuestro distinguido consocio el Arquitecto Andrés Kálnay cayó de un andamio situado a seis metros de altura, produciéndose lesiones de cierta gravedad.

Deseamos, sinceramente, al estimado colega, un pronto y total restablecimiento.

Viviendas Populares — El Instituto del Cemento Portland Argentino ha reunido en un elegante folleto, tan bien editado como todos sus precedentes, los anteproyectos premiados en el concurso que recientemente organizara para premiar los mejores trabajos de viviendas económicas individuales, mínima y media, con el máximo uso racional de cemento portland.

Además de las plantas, perspectivas y demás detalles constructivos de los trabajos seleccionados en dicho certamen,—reveladores de cómo una casa principalmente construída con hormigón no sólo es más sólida que una común, sino que nada deja que desear en el aspecto estético—contiene el folleto que nos ocupa una serie de fotografías relativas al acto de distribución de los premios del certamen, vista de las salas en que se expusieron los anteproyectos, y otras notas de interés.